

Tartu Ülikool  
Sotsiaalteaduste valdkond  
Haridusteaduste instituut  
Õppekava: Koolieelse lasteasutuse pedagoog

Getriin Ess

TARTU LINNA 6–7-AASTASTE LASTE VANEMATE ARVAMUS ENDA  
JA OMA LAPSE LIIKLUSKÄITUMISEST JA SEDA MÕJUTAVATEST  
TEGURITEST  
magistritöö

Juhendajad: Loodusteaduste didaktika õpetaja Aigi Kikkas  
Loodusteaduste didaktika õpetaja Marianne Olbrei

Tartu 2018

## **Resümee**

Tartu linna 6–7-aastaste laste vanemate arvamus enda ja oma laste liikluskäitumisest ja seda mõjutavatest teguritest

Magistritöö eesmärk on välja selgitada Tartu linna 6–7-aastaste laste vanemate arvamus enda ja laste liikluskäitumisest ning seda mõjutavatest teguritest. Käesolev teema on oluline, kuna lastevanemad loovad oma käitumise ja hoiakutega aluse oma laste liikluskäitumise harjumustele. Seetõttu on oluline uurida kuidas hindavad lastevanemad erinevate tegurite, sh enda käitumise, mõju 6–7-aastaste laste liikluskäitumise harjumuste kujunemisel ja mida nad teevad selleks, et kujundada oma lastel ohutuid liikluskäitumise harjumusi.

Magistritöö teoreetilises osas antakse ülevaade laste ja nende vanemate liikluskäitumisest ning seda mõjutavatest teguritest. Magistritöös kasutati kvantitatiivset uurimisviisi ning andmeid koguti ankeetküsitlusega, mis oli koostatud Austraalias läbiviidud uuringu (Muir et al. 2010) järgi ning kohandatud Eesti keskkonnale sobivaks. Tulemused näitasid, et lastevanemad hindavad ema/isa mõju oma lapse liikluskäitumise harjumuste kujunemisel kõige kõrgemalt. Lastevanemad õpetavad oma lastele ohutuid liikluskäitumise reegleid peamiselt tänaval koos liigeldes enda ja teiste liiklejate käitumist kommenteerides.

Märksõnad: liikluskasvatus, liikluskäitumine, liiklusohutus, lastevanemate eeskuju.

## **Abstract**

Tartu City's parents' assessment of their and their 6 to 7 years old children's behavior in traffic and the factors influencing it.

The purpose of the Masters thesis is to find out how the parents living in Tartu City assess their and their 6 to 7 year old children's behavior in traffic and about the factors influencing it. The present topic is important because parents create their child's habits of behaving in traffic with their behavior and attitudes. Therefore it is important to research how parents value the influence of various factors (including their own behavior) on the 6 to 7 year old children's development of traffic behavior and what do to form safe traffic behavior and habits to their children.

The theoretical part of the thesis gives an overview of the traffic behavior of children and their parents and the factors affecting it. Quantitative research was used in the Master's thesis, and data was collected using a questionnaire prepared by the Australian study (Muir et

al. 2010) which was adapted to the Estonian environment. The results showed that parents evaluate mother's and father's influence on the development of their children's traffic behavior as the the most important factor. Parents mostly teach their children safe rules of traffic behavior while walking or driving on the streets and commenting other people's actions in traffic.

Key words: traffic education, traffic behavior, road safety, parental influence.

## Sisukord

Sissejuhatus.....	5
Liikluskäitumine .....	6
Laste liikluskäitumine.....	6
Täiskasvanute liikluskäitumine.....	8
Liikluskasvatust mõjutavad tegurid.....	10
Perekond.....	11
Lasteaiaõpetajad.....	12
Meedia.....	13
Uurimuse eesmärk ja uurimisküsimused .....	14
Metoodika .....	15
Valim .....	15
Mõõtevahendid .....	16
Protseduur.....	18
Tulemused.....	19
Lastevanemate arvamus erinevate tegurite mõjust nende lapse liikluskäitumise harjumuste kujunemisel .....	19
Lastevanemate arvamus enda liikluskäitumisest ja erinevate tegurite mõjust selle kujunemisel .....	20
Laste liikluskäitumise kujundamine lastevanemate poolt.....	23
Lastevanemate rahulolu lasteaias läbiviidava liikluskasvatuse ning lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga liikluskasvatuse läbiviimisel.....	24
Arutelu.....	26
Töö kitsaskohad ja praktiline väärtus .....	31
Tänuõnad.....	32
Autorsuse kinnitus.....	32
Kasutatud kirjandus.....	33
Lisad .....	38
Lisa 1. Ankeet.....	38

## Sissejuhatus

Liikluskultuur on osa käitumiskultuurist, mis põhineb inimese võimel, kasvatusel, teadmistel, keskkonna eripäral ja ühiskonna väärtushinnangutel. Ohutu liikluskäitumine ei seisne ainult õigetes teadmistes, vaid on seotud ka ajendite, emotsioonide ja last ümbritseva sotsiaalse keskkonnaga (Keskinen, 2014). Liikluskasvatuse käigus tuleks last õpetada tema arengust lähtuvalt ära tundma ja märkama erinevaid ohuallikaid liikluses, tajuma nende olemust ja tekkimise põhjuseid. Samuti tuleks õpetada last kasutama turvalisust tagavaid ja suurendavaid kaitsevahendeid, helkur, turvavöö, jalgratturi kiiver jms. Vajalik on aidata lastel kujundada liikluskäitumise oskusi ohuolukorras tegutsemiseks ja valikute tegemiseks, sealjuures vajaliku abi kutsumiseks (Laste liikluskasvatuse kord, 2011). Õigete liikluskäitumise reeglite tutvustamine varases eas mõjutab tulevaste liiklejate käitumist (Trifunovic, Pešic, Čičević, & Antic, 2017).

Lastevanemad loovad oma tegevustega aluse lapse käitumisele, seejuures ka ohutule liikluskäitumisele. Mida noorem on liikleja, seda rohkem on ta liikumisviiside valikul mõjutatud vanematest või teistest täiskasvanutest (Keskinen, 2014). Varasemalt on Maanteeamet uurinud autojuhtide käitumist ja hoiakuid, kuid lastevanemate arvamust enda ja oma lapse liikluskäitumist ning seda mõjutavast teguritest pole varasemalt Eestis uuritud. Sellest tulenevalt on antud teemat oluline uurida, et välja selgitada, kuidas lastevanemad hindavad erinevate tegurite, sh enda käitumise, mõju 6–7-aastaste laste liikluskäitumise harjumuste kujunemisel ja mida nad teevad selleks, et kujundada oma lastel ohutuid liikluskäitumise harjumusi.

Eelkooliealistel lastel on suurem risk sattuda jalakäijana liiklusõnnetuse ohvriks, kuna nad ei tunneta veel ohtu liikuvast sõidukist. Lisaks on nende vaateväli umbes kolmandiku kitsam kui täiskasvanutel (Walsh, 2004). Uuringud on näidanud, et liikluslaste reeglite õpetamist võib alustada juba enne kooli, kuna ka 7-aastased saavad nendest aru ning suudavad uut informatsiooni kiirelt omaks võtta (Thomson et al., 2005). Liikluskasvatuse eesmärgiks on kujundada üksteisega arvestavaid liiklejaid, kellel oleks turvalise liiklemise harjumused ja oskused tajuda liikluskeskkonda. Sealjuures oskus käituda teisi liiklejaid mitte ohustavalt ega liiklust takistavalt (Laste liikluskasvatuse kord, 2011).

### **Liikluskäitumine**

Käitumine liikluses on igapäevane tegevus, millega võib kaasneda risk sattuda liiklusõnnetusse (Eensoo, 2008). Lapsed ja täiskasvanud pööravad liikluses enamasti tähelepanu erinevatele asjaoludele. Mõlemal on oma huviobjektid ning pannakse tähele pigem neid, mis huvitav tundub. Vanuse ja kogemuste kasvades oskavad inimesed oma tähelepanu suunata erinevates olukordades tähtsamatele aspektidele (Keskinen, 2014). Laps kogeb liikluses kõike täiskasvanust erinevalt ning tema vaateväli on piiratud. Lastevanemate pidev kaasliiklejate halvustav kommenteerimine ning fooritulede eiramine võivad lastele luua valed arusaamad õigest liikluskäitumisest (Kongi, 2006). Seetõttu tuleks lastevanematel koos lastega liigeldes erilist tähelepanu pöörata oma käitumisele ning jälgida, et nende käitumine oleks lapsele heaks eeskujuks, ka autoroolis.

### **Laste liikluskäitumine.**

Lastega juhtuvad õnnetused peamiselt nende väheste ohutuslaste teadmiste ning kogenematuset tõttu. Lapsed võivad õnnetustesse sattuda ka ebapiisavate ohutusnõuete või väheste järelevalve tagajärjel (The California Child..., 2007). Alaealised saavad liiklusõnnetustes kannatada peamiselt kas jalakäija, jalgratturi või sõiduautos kaasreisijana. Kõige rohkem satub Eestis liiklusõnnetustesse lapsi vanuses 7–9-aastat, kes elavad suuremates linnades (Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva) (Pashkevich et al., 2017). Lapse arengut hinnates on teada, et 7–8-aastased lapsed ei suuda iseseisvalt ohutult teed ületada ning lastevanemad ei tohiks seda ka lubada, kui lapsel puuduvad selleks vajalikud oskused (Schwebel, Davis, & O'Neal, 2012).

Tee ületamine on keeruline ja oskusi nõudev ülesanne, mis vajab piisavalt kognitiivseid ja motoorseid võimeid. See hõlmab endas mitmeid komponente ja integreeritud oskusi. Oluliseks võimeks on ümbritsevat liiklust jälgides valida sõidutee ületamiseks ohutu koht. Samuti on oluline hinnata lähenevate autode kiirust, kaugust ja sõidukite vahelise intervalli pikkust ning seda mõlemas suunas tulevate autode kohta. Lisaks liiklusolukorra jälgimisele tuleb mõelda, kas on piisavalt aega, et ületada sõidutee ohutult enne järgmise auto saabumist. Lapsed vaatavad enne tee ületamist mõlemale poole ja kohandavad oma kõndimiskiirust vastavalt liiklusolukorrale. Keeruliseks teeb laste jaoks sõidutee ületamise eri suundadest ja erineva kiirusega lähenevad sõidukid (Morrangiello, Cobrett, Milanovic, & Beer, 2015), kuna nad ei oska õigesti hinnata lähenevate sõidukite kaugust ja kiirust (Kongi, 2006).

Igapäevaelus mõjutavad hoiakuid ja käitumist liikluses isiksuseomadused (Eensoo, 2008). Alabamas uuriti, kuidas vanus, sugu, üldine lapse enesekontroll ja inspekteerimine aitavad kujundada laste käitumist jalakäijana. Iseseisva liikluskäitumise harjumuste kujunemisel on tähtis roll kõigil neljal aspektil, mida uuriti. Kõige suuremat rolli mängib nendest neljast laste üldine enesekontroll. Väiksema enesekontrolliga lapsed võtavad rohkem riske ning ületavad sõiduteed väiksemate pikivahede korral. Lapsed kellel oli suur enesekontroll, käitusid liikluses ettevaatlikumalt (Benjamin & Schwebel, 2007). Kartlikud ja ettevaatlikud lapsed vajavad sõidutee ületamiseks rohkem aega liiklusolukorra vaatlemiseks ja analüüsimiseks (Shen, McClure & Schwebel, 2015). Liikluses on ettevaatlikumad tüdrukud. Nemad ootavad enne tee ületamist kauem ning seetõttu on neil õnnestunud sõidutee ületamisi vähem kui poistel. Poisid võtavad rohkem riske, mille tõttu on neil jalakäijatena rohkem vigastusi (Benjamin & Schwebel, 2007; O'Neal, Plumert, McClure & Schwebel, 2016). Nendest uuringutest võib järeldada, et lapsed panevad ennast liiklusohutlikesse olukordadesse jalakäijana nii kiirustades, kuid samas ka liiga aeglaselt tegutsedes. Kiirustades võivad lapsed teha liiga riskantseid otsuseid (Benjamin & Schwebel, 2007) ning liiga kaua analüüsides ja oodates jõuavad autod neile juba liiga lähedale ning sõidutee ületamine ei ole enam ohutu (Shen, McClure & Schwebel, 2015). Liikluskasvatus on pikaajaline protsess, mille edukaks läbiviimiseks ja kavandamiseks on vaja tunda liikluskeskkonnast tulenevaid seaduspärasusi, arvestada laste vanust, jälgida ja analüüsida laste liikluskäitumist (Sellenberg, 2007).

Lapsed sooviksid rohkem iseseisvust jalakäija ja jalgratturina, kuid lastevanemad piiravad seda, sest on mures nende ohutuse pärast ning sõidutavad oma lapsi pigem autoga. Lapsi nähakse lastevanemate käitumismustri osana, mille tõttu vanemad piiravad oma laste iseseisvust liikluses. Lastevanemad tunnevad ühiskonna poolset survet olla „hea lapsevanem“ ning lapse turvalisuse tagamisega soovivad ka hoida enda head mainet (Lorenc, Brunton, Oliver, Oliver, & Oakley, 2008). Ka McDonald & Aalborg (2009) leidsid, et ameeriklased sõidutavad enamasti oma lapsi igale poole autoga. Üheks põhjuseks oli ajafaktor, sest laste autoga sõidutamine hoiab aega kokku. Teiseks põhjuseks oli ohutus. Paljud lastevanemad ei lubanud oma lastel üldse ilma järeelvaatajate tänaval üksi liigelda ega õues viibida.

Hollandis läbiviidud uuringus selgus, et lastevanemate kõrgem haridustase mõjutab oluliselt laste õues olevat mänguaega ja seda negatiivselt. Põhjusteks toodi, et kõrgema haridustasemega lastevanematel on suurema tõenäosusega rohkem rahalisi võimalusi oma lapsi erinevatesse organiseeritud treeningutesse suunata, mis jätab lastele vähem õues olevat mänguaega. Samuti toodi välja, et madalama haridustasemega lastevanemad elavad

väiksemates majades, mis jätab toas mängimiseks vähem võimalusi (Aarts, Vries, Oers, & Schuit, 2012). Lastel, kelle vanematel on madal haridustase ja sissetulek, on kõrgem risk sattuda liiklusõnnetustesse jalakäija, jalgratturi või autos kaasreisijana, kui nendel lastel, kelle vanemad on kõrgemalt haritud ning kelle perekond on sotsiaalmajanduslikult kõrgema staatusega (Hasselberg & Laflamme, 2004).

Laste kehaline aktiivsus ning vähene aktiivsete transpordiviiside (jalgsi kõndimine või jalgrattaga sõitmine) valik on seotud lastevanemate naabruskonna ohutuse tunnetamisega. Lastevanemad piiravad laste õues mängimist ning aktiivsete transpordiviiside valikut eelkõige seetõttu, et on mures liiklusohutuse ning võõraste inimeste pärast, kes võivad lastele ohtlikuks osutuda (Carver, Timperio, & Crawford, 2008). Aktiivsete transpordiviiside valimine mootorsõidukite asemel suurendaks laste igapäevast liikumisaktiivsust ning sellega seoses paraneks laste füüsiline, psühholoogiline ja sotsiaalne tervis (Garrard, 2009). Näiteks jalgrattaga sõitmine annaks lastele hea füüsilise koormuse, positiivse elamuse ja aitaks luua vundamendi lapse eneseusaldusele ja iseseisvusele (Fraser, McKeever, Campbell, & McKenzie, 2012).

### **Täiskasvanute liikluskäitumine.**

Civitta Eesti (2016) poolt läbiviidud turu-uuringus uuriti liikluskasvatuse korraldust koolieelsetes lasteasutustes ning seal töid osad lasteaiaõpetajad välja lastevanemate halba eeskuju liikluses, vanemate poolt eiratud kokkulepitud reegleid lasteaias ning lasteaias õpitu mitte toetamist (jalgrattaga sõites ei kanta kiivrit, autos ei kinnitata turvavööd jne). Ess'i (2016) bakalaureusetöös selgus, et laste liiklusalased teadmised on kooskõlas Koolieelse lasteasutuse riiklikkus õppekavas (2011) sätestatuga, kuid lapsed töid mitmeid näiteid täiskasvanute vales käitumisest autoroolis ning tänaval. Näiteks toodi välja suunatulede mitte kasutamist, äkkpidurdust, alkoholi tarbimist enne autorooli minemist, liiklusmärkide eiramist, kiiruse ületamist, pikivahe mitte hoidmist ja mobiiltelefoniga autoroolis rääkimist. Ka 2017. aasta liiklusaruandes tuleb välja, et 72% autojuhtidest on kasutanud autojuhtimise ajal mobiiltelefoni, kuigi 94% vastajatest olid arvamusel, et mobiiltelefoniga sõnumite saatmine autoroolis on ohtlik. Märgatavalt vähem ohtlikuks peetakse aga kiiruse ületamist. Põhiteedel järgib kehtivat kiirusepiirangut 25% ja väiksematel maanteedel 35% küsitluses osalenud autojuhtidest. Linnades ja asulates sõidab lubatud sõidukiirusega 51% juhtidest (Maanteeamet & Politsei-ja Piirivalveamet, 2018).

Liiklusõnnetuste hulk on omavahel seotud kiiruseületajate arvuga ning suvekuudel ületatakse kiirust 60% rohkem kui teistel kuudel. Suvekuudel, kui sõidetakse suurema



kiirusega, on rohkem inimvigastustega liiklusõnnetusi. Talvisel ajal on kiirused väiksemad ja kannatada saavad rohkem sõidukid kui inimesed (Maanteeamet & Politsei-ja Piirivalveamet, 2018). Inimesed, kes on ettevaatlikumad ja jälgivad rohkem oma käitumist, sõidavad tavaliselt ka aeglasemalt. Kuid aeglane sõit ei pruugi tingimata kujutada endas ohutumat liikluskäitumist, kuna see võib põhjustada rohkem möödasõite ning panna teised liiklejad ohtlikkesse olukordadesse (Malhotra, Charlton, Starkey, & Masters, 2017). Autoga reisimine on lastele küll ohutum kui liiklemine jalakäija või jalgratturina, kuid pidev autoga liiklemine piirab laste oskuste ja teadmiste arengut, millega kaasneb ka suurem risk iseseisvalt liigeldes õnnetustesse sattuda (DaCoTa, 2013).

Peamiseks autoga liiklemise põhjusteks on inimesed välja toonud mugavuse ja kiiruse, mida ühistranspordi kasutamine ei võimalda (Tartu ja tartlased, 2013). Susilo & Liu (2016) leidsid, et lastevanemate ühistranspordi kasutamise valikut mõjutab lastevanemate rahulolu bussiliikluse kvaliteedi ja kättesaadavusega. Tartus läbiviidud uuringus „Tartu ja tartlased“ (2013) hinnati ühistranspordiga rahulolekut küll heaks, kuid 16% vastanutest ei kasuta ühistransporti mitte kunagi ning ainult 21% inimestest käib tööl ühistranspordiga. Autoga käib tööl 44% uuringus osalenud tartlastest ning jalgsi 35%. Maanteeameti ja Politsei- ja Piirivalvameti (2017) liiklusaruande koostamiseks vaadeldi Eesti suuremates linnades (Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva ja Jõhvi) reguleeritud ülekäiguradade juures, kuidas jalakäijad peavad kinni foorituledest. Punase fooritule nõudeid eirasid keskmiselt 16% kõigis vaatluses fikseeritud jalakäijatest. Kõige vähem ületasid sõiduteed keelava fooritule ajal naised, lapsed ja eakad liiklejad ning kõige rohkem mehed (eirajate osakaal umbes 20%).

Tom & Cranié (2011) leidsid, et täiskasvanuna käituvad naised ja mehed liikluses erinevalt. Naised jälgivad tee ületamisel kõigepealt valgusfoori, siis teisi jalakäijad ning alles siis lähedal asuvaid sõidukeid. Mehed aga seevastu jälgivad kõigepealt sõidukeid ning alles siis valgusfoori (Tom & Cranié, 2011). Lastega liikluses olles on mehed tähelepanelikumad rohkem vanemate lastega ning naised pööravad tähelepanu ohutusele just noortemate lastega koos liigeldes (Pfeffer, Fagbemi & Stennet, 2010).

Koppel jt (2013) leidsid oma uuringus, et lastevanemate haridustase ja sissetulek on seotud nende teadmiste ja võimalustega oma lapse vanusele ja pikkusele sobiva turvavarustuse valimisel. 2–6-aastastel lastel, kes on autos nõuetekohaselt turvatooli või -istmega kinnitatud, on 21% väiksem võimalus liiklusõnnetuses vigastada saada, kui neil lastel, kes on sama vanalt autos kinnitatud kõigest turvavööga (Elliott, Kallan, Durbin, & Winston, 2006). Väga tähtis on, et lastevanemad oleksid teadlikud oma rolli olulisusest laste turvalisuse tagamisel autoga sõitmisel ning nende teadmised turvavarustuse valimisel ja

kasutamisel oleksid õiged (Koppel et al., 2013). Eestis kinnitasid 2017. aastal kõige sagedamini omal turvavööd mootorsõiduki juhid, sõitjad esiistmel ja lapsed (96–97%), kõige vähem seevastu reisijad bussides (51%) (Maanteeamet & Politsei-ja Piirivalveamet, 2018). Liiklusseaduse (2011) järgi tuleb lastel, kelle pikkus ei võimalda teda sõidukis nõutekohaselt turvavööga kinnitada, kasutada tema pikkusele ja kaalule sobivat turvaseadme tootja nõuete kohaselt kinnitatud turvaseadet (turvaiste või -tool).

Kanadas läbiviidud uuringus selgus, et lastevanemad hindavad kõrgelt lapse turvalisust autos ning valivad lapsele sobiva turvaistme või -tooli vastavalt kaalule ja pikkusele. Uuringus seati kahtluse alla vanavanemate teadmised ja kogemused turvavööde ning -istmete kasutamise kohta (Snowdon, Polgar, Patrick, & Stamler, 2006). Eakad inimesed võivad liiklust liiga aeglase sõiduga vahel takistada ning nende teadmised turvavarustuste kasutamisest pole nii suured kui lastevanematel. Ameerikas läbiviidud uuring aga tõestas, et lapsed, kes sõidavad autos koos vanavanematega saavad 33% väiksema tõenäosusega liiklusõnnetustes vigastada, kui koos oma vanematega sõites (Henretig, Durbin, Kallan, & Winston, 2011). Eestis on eakate teadlikkus turvavöö kasutamise kohta kõrge nii autojuhtidel kui ka kaasliiklejana autos istudes. Eakate põhiliseks probleemiks on õigeaegselt teiste liiklejate märkamine, seetõttu on eakate hulgas ühesõidukiõnnetusi oluliselt harvem kui kokkupõrked teiste sõidukitega (Pashkevich et al., 2017). Sellest võib järeldada, et eakad on eeskujulikud liiklusreeglite järgijad.

Ainult liiklusreeglitest kinnipidamine ei edenda lapse ega ka täiskasvanu liiklusohutust, vaid aitab kaasa liikluse sujuvusele. Lastele liiklusreeglite õpetamisel tuleb meeles pidada, et põhieesmärgiks on ohutuse tagamine kõigile liiklejatele. Laste probleemiks võib olla liikluses kindel usk ette kirjutatud liiklusreeglitesse (nt. ülekäiguraja ületamisel peavad autojuhid alati teed andma), et tal on õigus ning võib unustada ohutuse, mis on liikluses kõige tähtsam (Keskinen, 2014). Sellest tulenevalt vajavadki lapsed täiskasvanute poolset õpetamist ning suunamist ohutu liikluskäitumise harjumuste kujundamisel.

### **Liikluskasvatust mõjutavad tegurid**

Liikluskasvatus on ohutuse väärtustamine ning igapäevases liikluses turvalisusele tähelepanu pööramine. Selle käigus suunatakse ning mõjutatakse lapsi, et nad omandaks vajalikud teadmised ja oskused ohutuks liiklemiseks ja paiknemiseks teel (Sellenberg, 2007).

Täiskasvanute poolne eelkooliealiste laste õpetamine ja suunamine liiklusohutuse omandamisel peaks toimuma lisaks lastevanematele veel ka õpetajate ning teiste spetsialistide abiga, kes on seotud liikluskasvatuse edendamisega. Lisaks haridusele ning õpetamisele on

jalakäijate ohutusele oluline ka turvaline liikluskeskkond (Schwebel et al., 2012). Lastele tuleks õpetada turvaliselt käitumist ning selgitada, mis põhjustavad ohtlikke olukordi ja kuidas neid olukordi vältida. Tuleks vältida laste suunamist turvalisuse nimel kindlale alale mängima ning nende liikumise piiramist. Lastel pole võimalik õigesti käituda, kui keegi pole neile seda õpetanud (Kongi, 2006). Laste liikluskäitumise kujunemisele võivad mõju avaldada mitmed erinevad tegurid.

Tegur on midagi mõjutav, määrav, tingiv asjaolu. Tegurid võivad olla nii sisemised kui ka välimised. Sisetegurite all mõeldakse inimeste enda hoiakutest tulenevaid käitumisi. Välistegurite all väljaspoolt, välismaailmas tulenevaid tegureid ehk kõike meid ümbritsevat (EKSS, 2009). Käesolevas töös on tegurite all mõeldud: lastevanemaid, lasteaiaõpetajaid, erinevaid meediavahendeid (internet, raadio, reklaamplakatid, televisioon), teisi lapsega kokku puutuvaid täiskasvanuid ning kogemusi.

### **Perekond.**

Lapsed võtavad kõige enam käitumismaneeere üle oma perekonnaliikmetelt (vanemad, vanavanemad, õed-vennad, lähedased sugulased). Mida tugevamad ja lähedasemad on perekonnaliikmete vahelised suhted, seda tugevamad on ka perekonnaliikmete mõjutused lapse isiksuse arengus. Seega on oluline, et lastevanemad oskaksid oma peres luua positiivse keskkonna ning oleksid ise oma lapsele heaks eeskujuks ja suunaksid ka teisi pereliikmeid eeskujulikult käituma (Miklankova, Gorny, & Klimešova, 2016). Lastevanematel on võimalus oma lastele õpetada liiklusohutust, kui laps lasteaias ei viibi. Seetõttu on oluline anda lastevanematele teavet, kuidas seda õigesti ja asjakohaselt lastele edasi anda ning suunata neid ise liikluses õiget eeskujut ette näitama (Muir et al., 2010). Lastevanemate liiklusohutusalaiste teadmisi aitavad parandada lastevanemate kaasamine lastega koos lasteasutustes läbiviidavatesse liiklusohutusprogrammidesse ning -tegevustesse (Bassat & Avnieli, 2016).

Lastel on võime kiirelt teadmisi omandada ning lastevanemad peaksid ennast lapsi õpetades tundma enesekindlalt ja lubama lastel enda juuresolekul iseseisvalt teed ületada. Sellega suurendavad lastevanemad oma laste praktilisi oskusi ning näevad nende arengut (Schwebel, Davis, & O'Neal, 2012). Liikluskasvatuse õpetamisel on oluline nii lastevanemate kui ka teiste liiklejate ohutuse tähtsustamine. Lastevanemad peaksid toetama ja julgustama lapsi liikluses ning selgitama neile õigeid käitumisviise, millega kujundada oma lapse õiged liikluskäitumise harjumused olles ise eeskujuks (Keeping Children..., 2004). Lastevanemad saavad oma väärtusi edasi anda ise nende järgi talitades ning lastele liigset survet mitte avaldades. Võimu ja autoriteediga saab kontrollida kellegi tegusid, kuid mitte mõtteid, ideid

ja veendumisi, mis on olulised laste isiksuse kujunemisel (Gordon, 2000). Lastevanematel tuleb anda ümberlükkamatuid korraldusi olukordades, kus on vaja vanemate poolset kontrolli: näiteks turvavööde kasutamise ja jalgrattaga tänavale mitte sõitmise eest. Sellised korraldused tuleb anda heatahtlikult ja viisakalt kuid kindlalt ja järjepidevalt, et laps neid täidaks (Webster-Stratton, 2005).

### **Lasteaiaõpetajad.**

Lasteasutuse missioon, nägemus ja põhiväärtused on aluseks õppe- ja kasvatustööle, millest lasteaiaõpetajad oma igapäevatoos juhenduvad. Lasteaiaõpetajal on suur vastutus laste väärtushinnangute kujunemisel, sest eelkooliealine laps veedab suure osa ajast lasteasutuses. Õpetajate ülesanne on kavandada koostööd perega, et välja selgitada lastevanemate ootused, millele on vaja keskenduda, et koostöö toimiks. Lastevanemate kaasamiseks rühma õppe- ja kasvatustegevustesse on tähtis roll õpetajate ja lastevanemate omavahelisel suhtlemisel. Määravaks peetakse vastastikust usaldust, õpetaja positiivset hoiakut vanemate suhtes, individuaalset lähenemist ja vajadusel lastevanemate nõustamist. Pereväärtused võivad erineda lasteasutuses kujundatud väärtustest, seetõttu on oluline lastevanematega arutleda, kuidas jõuda ühiskonnas toimivate ühiste väärtuste õpetamise ja arendamiseni. Kui lasteasutuses ja kodus peetakse oluliseks erinevaid väärtusi, ajab see lapse segadusse. Selline olukord tekitab lapses ebakindlust ja ta ei tunne ennast turvaliselt. Lasteaed ja pere saavad ühiselt mõjutada laste väärtuste kujunemist (Peterson, Suur, & Õun, 2010).

Lasteaiaõpetajatest ja vanematest sõltub, missugused liikluskäitumise harjumused lapsed omandavad. Täiskasvanutel tuleb tegutseda suunas, mis viiks lapsed õigete liiklusharjumuste ja vilumusteni (Kongi, 2006). Koolieelse lasteasutuse riiklikus õppekavas (2011) on välja toodud, et lasteasutuste peamiseks eesmärgiks õppe- ja kasvatustegevustes on lapse mitmekülgne ja järjepidav areng kodu ja lasteasutuse koostöö tulemusel. Lasteaiaõpetaja peaks omalt poolt regulaarselt andma lastevanematele tagasisidet lapse arengust, õppimisest ning õppe- ja kasvatustegevuse korraldusest, et lastevanemad saaksid tuge ja nõu õppe- ja kasvatusküsimustes. Kodu ja lasteasutuse koostöö aitab nii õpetajatel kui ka lastevanematel teineteist toetada ning seeläbi vähendada mõlema stressi. Tänu edukale koostööle lasteasutuse ja kodu vahel saavad õpetajad parema ülevaate lapse individuaalsetest, emotsionaalsetest ja akadeemilistest vajadustest ja oskavad neid õigesti toetada (Webster-Stratton, 2005).

Lasteaiaõpetajatel on võimalus lasteasutuses luua keskkond, milles lapsed soovivad liiklusohutusalaseid oskusi uurida ja õppida (Trifunovic et al., 2017). Lasteasutustes

kasutatavad õppemeetodid ei toimi kõik sama efektiivselt. Sobivaid meetodeid kasutades omandavad lapsed õigeid liikluskäitumise reegleid ka 15-minutilistes õppetegevustes, kui neid viiakse regulaarselt läbi kord nädalas nelja nädala jooksul. Kõige tõhusam on lastele liikluskasvatust õpetada läbi mängu, kus lastel on võimalus ise kaasa tegutseda ning nad saavad otsest tagasisidet oma käitumise kohta (Alberti & Dolgini, 2010). Mängu käigus on lastel võimalik teha vigu ja nendest õppida, et edaspidi sarnastes olukordades teada, kuidas tuleks käituda (Niehues, Bundy, Broom & Tranter, 2015). Laste koosmängud on tähtsad väärtuste kujunemisel, sest nende käigus satuvad lapsed mitmesugustesse olukordadesse, õpivad püstitama ühiseid eesmärke, mõistma üksteise soove ning kooskõlastama oma tegevust ja käitumist vastavalt mängu sisule (Gross, Kivilo, & Ugaste, 2010). Koosmängu saab kohandada erinevateks liiklussituatsioonimängudeks, mille käigus saavad lapsed on teadmisi praktiseerida.

### **Meedia.**

Vinter (2010) on öelnud, et mäng on lapsele loomulomane viis õppida ja tegutseda ning mängude käigus käsitleb laps tema jaoks olulisi küsimusi ja harjutab sotsiaalseid oskusi. Laste mängukultuuri on oluliselt mõjutanud meedia, lisades sinna uusi mänguteemasid ja -tegulasi. Meediast inspireeritud mängud mõjutavad tugevalt nii laste maailmapilti kui ka väärtuste kujunemist, seetõttu tuleb lasteaiaõpetajatel meedias olevatele programmidele ja teemadele tähelepanu pöörata ning selgitada lastele arusaadavalt meedias kuuldut ja nähtut. Lasteaiaõpetajate ülesandeks on siinkohal lastevanemaid kaasata ning jagada neile selgitusi sotsiaalsete väärtuste olulisusest liikluskultuuris, kui ka reklaammeedias varitsevatest ohtudest ja võimalustest, et vanemad oskaksid meediat enda kasuks ära kasutada. Väärtuskasvatuse võtmeisik koolieelses eas lapsele on täiskasvanu, kelle sihipärane ning teadvustatud tegevus ja juhendamine aitavad lapsi suunata meediavahendeid eesmärgipäraselt kasutama ning rakendada.

Laste teadlikkust ohutust liiklemisest saab tõsta läbi videote, interneti ning erinevate arvutiprogrammide, kuid see ei mõjuta nende käitumist liikluses. Nimelt ei ole laste teadmised ning käitumine jalakäijana otseselt seotud ning nende teadmised on paremad kui tegelik käitumine liikluses. Õpetajad võiksid kasutada erinevaid virtuaalkeskkonna mängu ning õppevideoid, et laiendada laste teadmisi ohutusest, enne kui minnakse õppima päris liikluskeskkonda – tänavale, kus nad saavad reaalseid kogemusi liiklusest (Schwebel & McClure, 2014). Laste teadmisi liiklusohutusest aitavad parandada tänaval liikluse kogemine ja kaasamõtlemine ohutu teeületamise koha valimisel (Salmon & Eckersley, 2010). Tänaval

liigeldes võib märgata ka erinevaid liiklusohutuskampaaniate plakateid, mis suunavad inimesi ohutumalt liiklema.

Viimastel aastatel on Maanteeamet läbi viinud mitmeid erinevaid liiklusohutuskampaaniaid, et suurendada liiklejate teadlikkust liiklusohutuse erinevatest aspektides. Liiklusohutuses saavutatakse eesmärgid pikaajalise töö tulemusena. Liiklusohutusalane töö peab olema strateegiline ja läbimõeldud. Maanteeamet ja Politsei-ja Piirivalveamet on 2017. aasta liiklusaruandes välja toonud, et hukkunute arvu vähenemist on pikaajalises vaates mõjutanud just liiklusohutusalased ennetustegevused, alustades taristu ohutumaks muutmisega ja lõpetades liiklejatele korraldatud teavitustest ja koolitustest (Maanteeamet & Politsei-ja Piirivalveamet, 2018). Liiklusohutuskampaaniate läbiviimiseks on mitmeid erinevaid vorme. Mõned kampaaniad avaldavad mõju otse ja osa mõjutavad inimeste käitumist kaudselt. Otseselt mõjutavad inimeste käitumist liikluses elukestev liiklusohutusõpe ehk kogemused liikluses, seadusandlus, pidevalt arenev tehnikateadus ja õnnetuste järelvalve. Avalikud kampaaniad liiklusohutuse läbiviimiseks on tavaliselt seotud kõrgekvaliteetsete reklaamidega. Meedia kaudu on võimalik edastada lühikesi, lihtsaid ja kergesti arusaadavaid sõnumeid, mida tuleb osata õigesti sõnastada (Keeping Children..., 2004).

### **Uurimuse eesmärk ja uurimisküsimused**

Liikluskasvatuse käigus tuleks lapsi ette valmistada toimetulekuks riskidega liikluses, mille läbi tõuseb nende teadlikkus ohutust liiklemisest tänavatel (Keeping Children..., 2004). Täiskasvanutel tuleks aidata laste tähelepanu suunata liikluses olulistele tunnusjoontele (Keskinen, 2014). Lapsed võtavad kõige enam käitumismaneere üle just oma vanematelt, seetõttu avaldavad kõige suuremat mõju laste liikluskäitumise harjumuste kujunemisel nende vanemad (Miklankova, Gorny, & Klimešova, 2016).

Sellest tulenevalt on magistritöö eesmärgiks välja selgitada Tartu linna 6–7-aastaste laste vanemate arvamus enda ja laste liikluskäitumisest ja seda mõjutavatest teguritest. Vastuseid otsitakse järgmistele uurimisküsimustele:

1. Milline on lastevanemate arvamus erinevate tegurite mõjust nende lapse liikluskäitumise harjumuste kujunemisel?
2. Milline on lastevanemate arvamus enda liikluskäitumisest ja kuidas nad hindavad erinevate tegurite mõju selle kujunemisel?
3. Kuidas kujundavad lastevanemad oma laste liikluskäitumist?

4. Kuidas on lastevanemad rahul lasteaedades läbiviidava liikluskasvatusega ja lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga laste liikluskasvatuse läbiviimisel?

### **Metoodika**

Uurimuses kasutati kvantitatiivset uurimeetodit, kuna sooviti analüüsida võimalikult suurt valimit Tartu linna piires. Saadud tulemustega antakse ülevaade Tartu linnas elavate 6–7-aastaste laste vanemate arvamusel enda ja oma lapse liikluskäitumisest ning seda mõjutavatest teguritest.

### **Valim**

Valimi koostamisel järgiti ettekavatsetud valimi põhimõtet. Peamine uuritavate valiku kriteerium oli see, et tegemist oleks Tartu linnas elavate inimestega, kellel vähemalt üks laps on uurimuse läbiviimise ajal 6–7-aastane, sest eelkooliealistel lastel on suurem risk sattuda jalakäijana liiklusõnnetuse ohvriks ning selles vanuses lapsed vajavad seejuures pidevat vanemate poolset suunamist. Elektroonilise küsimustiku ankeedid saadeti kõikidele (v.a pilootuuring kasutatud lasteasutus) Tartu linna munitsipaal- ja eralasteaedade direktoritele, kelle otsustada oli, kas uurimus edastatakse lasteaia 6–7-aastaste laste rühmadesse, et lastevanematel oleks võimalus käesolevas uurimuses osaleda. Lasteasutuste andmed võeti Tartu haridusteenuste haldamise süsteemist (<http://www.tartu.ee/arno/> 15.02.2018 seisuga). Lasteasutustesse saadeti nädal aega hiljem ka meeldetuletus.

Elektroonilisele ankeedile vastas kokku 89 inimest. Valimi suurendamiseks jagas autor veel 45 prinditud paberkandjal ankeeti mugavusvalimi põhimõttel valitud kahte lasteaeda, millele vastajatele anti kaasa ümbrikud, et tagada vastajate konfidentsiaalsus. Nädala pärast läks autor täidetud ankeetidele järgi ning talle tagastati 40 kinnises ümbrikus ankeeti (õpetajatel paluti enne lastevanematele ankeedi andmist nende käest küsida, ega nad sama uurimust juba internetikeskkonnas täitnud pole). Uurimuses osales kokku 129 lastevanemat. Kolme lapsevanema ankeedid eemaldati, kuna ühel vastajatest polnud hetkel ühtegi kriteeriumitele vastavas vanuses last ning kahel paberkandjal täidetud ankeedil olid jäänud mitmed olulised küsimused vastamata, mistõttu poleks saanud nende vastuseid teiste lastevanemate omadega võrrelda. Seetõttu jäi uurimuse valimisse  $N=126$  6–7-aastaste laste vanemat, kellest enamus (88,1%) olid naised. Vastajate keskmine vanus oli 35,7 aastat ( $SD=5,6$ ;  $min=23$ ,  $max=53$ ). Põhjalikum ülevaade uurimuses osalejate taustaandmetes on välja toodud tabel 1.

**Tabel 1.** Valimi kirjeldus (N=126)

<i>Sugu</i>	<i>Sagedus</i>	<i>%</i>
Mees	15	11,9
Naine	111	88,1
<i>Vanuserühm</i>		
Kuni 29 aastat	17	13,5
30-34 aastat	34	27
35-39 aastat	48	38,1
40-44 aastat	15	11,9
45 ja vanemad	12	9,5
<i>Haridustase</i>		
Üldharidus (põhi+keskharidus)	15	11,9
Keskharidus	29	23
Kõrgharidus	82	65,1
<i>Autojuhiload</i>		
Jah	110	87,3
Ei	16	12,7

### Mõõtevahendid

Uurimuses kasutati andmete kogumiseks ankeetküsitlust. Ankeetküsitlusega on võimalik uurimusse haarata palju inimesi ning see oli käesolevas uurimuses oluline, et saada ülevaade Tartu linnas elavate lastevanemate arvamustest.

Elektrooniline ankeet koostati *Google Docs*'i keskkonnas, kus informeeriti vastajaid enne küsimustiku täitma hakkamist uurimuse eesmärgist ja vajadusest. Samuti oli seal kirjas vastajatele tagatud anonüümsus ja konfidentsiaalsus ning uurija andmed, kuhu uurimuse kohta tekkinud lisaküsimuste korral pöörduda. Elektroonilises ankeedis olevad küsimused kohandati *Microsoft Wordis* kirjalikult vastamiseks sobivaks. Küsimused olid nii elektroonilises kui ka paberkandjal ankeedis täpselt samad ning autor lisas käesoleva magistritöö lisadesse ainult paberkandjal edastatud ankeedi (lisa 1), kuna *Google Docsi* keskkonnas olev elektrooniline ankeet ei sobitu *Microsoft Wordi* vorminguga, millega käesolev magistritöö on koostatud.

Ankeedi koostamise aluseks võeti Austraalias läbiviidud Monashi Ülikooli liiklusõnnetuste ennetamise osakonna poolt läbiviidud uuringu „*Parents as Role Models in Road Safety*“. Austraalias läbiviidud uuringu ankeet tõlgiti eesti keelde ning koos Maanteeameti ennetustööde eksperdi Kai Kuuspaluga kohandati Eesti liiklusele ja vanematele sobivaks.



Ankeedis kasutati nii valikvastustega, avatud- ja astmestikel ehk skaaladel põhinevaid küsimusetüüpe. Avatud küsimuste juures jäeti vastajatele tühi koht, kuhu vastajatel oli võimalus oma arvamusi põhjendada, et uurijal tekiks ülevaade vastajate olulisematest mõtetest ja arvamustest etteantud teema kohta. Astmestikel ehk skaaladel põhinevatel küsimustel on valikuvariantideks kasutusel 5-palline Likerti skaala, kuna sooviti teada saada vastajate arvamusi ja hinnanguid (Tooding, 2015). Küsimustikus on erinevad väiteplokid skaalaga ning selle alusel saavad vastajad väljendada oma nõustumist või mittenõustumist erinevate väidete juures. Likerti skaalaga mõõdetakse vastajate hoiakuid ja nende tugevust. Käesolevas uurimuses andsid lastevanemad hinnanguid erinevatele väidetele 5-pallisel Likerti skaalal (1 - ei mõjuta üldse, 2 - pigem ei mõjuta, 3 - ei oska öelda, 4 - pigem mõjutab 5 - mõjutab palju). Likerti skaalat kasutati ka Monashi Ülikooli uuringus.

Uurimuse valiidsuse tagamiseks kaasati uurimisküsimuste ülevaatamiseks Maanteeameti ennetustöö osakonna liiklushariduse ekspert Kai Kuuspalu, kellel on kõrgharidus eelkoolialise pedagoogika valdkonnas ning on aastaid töötanud Maanteeametis ennetustööde osakonnas ning spetsialiseerunud laste liiklusalaste ennetustööde organiseerimisele. Pärast kokkusaamist Kuuspaluga arutati ankeedis olevad küsimused läbi ka magistr töö juhendajatega ning saadeti mugavusvalimi järgi valitud lasteaeda pilootuuring. Pilootuuring ei olnud ükski küsimus kohustuslikuks tehtud, et autoril tekiks ülevaade, millistele küsimustele uurimuses osalejad vastavad ning millised küsimused nad pigem vastamata jätavad. Esimesest pilootuuringust saadud tagasiside põhjal lisati ankeeti küsimus number 8 „Kui palju on eelmises küsimuses nimetatud kampaaniad (millest kuulnud olete) mõjutanud teie liiklusalast käitumist?“ ning võeti välja kolm küsimust, mida ei peetud antud teemaga piisavalt seotuks ning millele pilootuuringus osalejad jätsid pigem vastamata. Pärast muudatuste tegemist saadeti veel kord laiali pilootuuring mugavusvalimiga valitud lasteaeda, millele vastas kolm inimest. Pärast viimast pilootuuringut ankeedis enam muudatusi ei tehtud ning küsitlus saadeti laiali. Pilootuuringus kogutud andmeid analüüsi ei võetud.

Lõplik ankeet (lisa 1) koosneb 23-st küsimusest, mis on ära jaotatud nelja plokki vahel. Esimese plokki (küsimused 1–6) küsimustega uuriti lastevanemate taustaandmeid ning nende arvamust erinevate tegurite mõjust nende laste liikluskäitumise harjumuste kujunemisel. Esimese plokki reliaablus Cronbachi  $\alpha=0,72$ . Teine plokk (küsimused 7–14) käsitleb lastevanemate arvamust oma liikluskäitumisest ning erinevate tegurite mõju hinnanguid enda liikluskäitumise harjumuste kujunemisel. Teise plokki reliaablus Cronbachi  $\alpha=0,65$ . Kolmandas plokis (küsimused 15–19) uuritakse kuidas lastevanemad enda lapse liikluskäitumise harjumusi kujundavad ning milline on laste kokkupuude liiklusega.

Kolmanda ploki Cronbachi  $\alpha=0,75$ . Neljandas plokis (küsimused 20–23) soovitakse teada saada lastevanemate arvamust lasteasutustes läbiviidava liikluskasvatuse ning selle rahulolu kohta. Neljanda ploki Cronbachi  $\alpha=0,75$ . Mida kõrgem on reliaabluse näitajana Cronbachi alfa, seda usaldusväärsemaks saab saadud tulemust lugeda. Cronbachi alfa peaks olema vähemalt 0,7, et saadud tulemusi usaldusväärseks pidada (DeVellis, 2003).

### Protseduur

2018. aasta jaanuaris viidi esialgse ankeediga läbi pilootuurimus, millele vastas 10 lastevanemat, kelle vastuste põhjal tehti muudatused, mis on välja toodud eelmises alapeatükis (2.2 Mõõtevahendid). Pärast muudatuste tegemist saadeti 2018. aasta veebruaris välja veel kord pilootuuring ning pärast seda enam muudatusi ei tehtud. Uurimuses kasutatud andmed koguti 2018. aasta veebruaris ja märtsis.

Avatud küsimusi oli uurimuses ainult kaks (küsimused 17 ja 23) ning nende analüüsimiseks kasutati *Microsoft Wordi*, kus moodustati antud vastustest kategooriad ning leiti vastamissagedus. Ülejäänud andmed teisaldati *Google Docsis Microsoft Exceli* failiks ning lisati paberkandjal saadud vastused. Andmed korrastati *Microsoft Excelis* ning andmete analüüsiks kasutati andmetöötlusprogrammi *SPSS Statistics 23 (Statistical Package for the Social Sciences)*. Sõnalised väärtused asendati numbriliste väärtustega ning koondati positiivsed ning negatiivsed hinnangud. Positiivseteks loeti Likerti skaalal olevad vastusevariandid, mis näitasid vastaja täielikku nõustumist või pigem nõustumist ning negatiivseteks täielikku mittenõustumist või pigem mittenõustumist. Andmete töötlemiseks kasutati kirjeldavat statistikat (sageduste leidmist, positiivsete hinnangute %), erinevuste leidmiseks Kruskal–Wallise testi (kahe või enama sõltuva valimi korral) ning seoste leidmiseks Spearmani korrelatsioonianalüüsi, mis sobib järjestusskaala või arvulise skaalaga tunnuste seose uurimiseks (Tooding, 2015). Statistilise olulisuse nivooks võeti  $p<0,05$ . Korrelatsioonianalüüsi tulemuste hindamiseks võeti aluseks Evans'i (1996) soovitatud seosetugevuse näitajad, mille järgi:

- 0,80 – 1 - väga kindel tugev seos
- 0,60 – 0,79 - tugev seos
- 0,40 – 0,59 - mõõdukas seos
- 0,20 – 0,39 - nõrk seos
- 0,00 – 0,19 - väga nõrk seos

## Tulemused

### Lastevanemate arvamus erinevate tegurite mõjust nende lapse liikluskäitumise harjumuste kujunemisel

Esimeses plokis analüüsiti lastevanemate arvamusi erinevate tegurite mõjust nende lapse liikluskäitumise harjumuste kujunemisel. Lastevanemate hinnangul on nende laste liikluskäitumise harjumuste kujunemist kõige enam mõjutanud ema/isa (97,7%) ning kõige väiksemat mõju avaldavad lastevanemate arvates etteantud variantidest raadiosaated (46,1%) (tabel 2).

**Tabel 2.** Lastevanemate hinnangud erinevate tegurite mõjust laste liikluskäitumise kujunemisel (N=126)

Tegurid	Positiivsete hinnangute %
Ema/isa	97,7
Lasteaiaõpetaja	88,1
Õed/vennad	82,5
Lapse sõbrad	79,4
Televisioon	78,6
Vanavanemad	72,2
Reklaamplakatid avalikes kohtades	69,9
Teised võõrad tänaval	65,9
Internet	58,7
Raadiosaated	46,1

Tabelis 3 on ülevaade lastevanemate poolt lastele valitud transpordiviiside valikule. Sealt on näha, et kõige enam sõidavad lapsed autoga koos ema/isaga või kõnnivad jalgsi. Kõige harvem valivad lastevanemad koos lastega liiklemiseks ühistransporti või autosõitu teiste täiskasvanutega.

**Tabel 3.** Lastevanemate transpordiviiside valik enda lapsele (N=126)

	6–7 korda nädalas (%)	3–5 korda nädalas (%)	1–2 korda nädalas (%)	Paar korda kuus (%)	Vähem kui kord kuus (%)	Mitte kunagi (%)
Autosõit ema/isa	56,3	27,8	8,7	3,2	1,6	2,4
Autosõit teiste täiskasvanutega (tuttavad, sugulased vanavanemad, takso vms)	0,8	4	10,3	38,1	37,3	9,5
Ühistranspordiga sõitmine	4,8	7,9	7,9	20,6	44,4	14,4
Jalgsi kõndimine	47,6	22,2	13,5	11,1	4	1,6
Jalgrattaga sõitmine	7,9	15,9	28,6	11,9	24,6	11,1

Märkus: Tabelis on välja toodud vastajate protsendid transpordiviiside kaupa.

### Lastevanemate arvamus enda liikluskäitumisest ja erinevate tegurite mõjust selle kujunemisel

Teine plokk käsitles lastevanemate arvamust enda liikluskäitumisest ning erinevate tegurite mõjust selle kujunemisel. Lastevanemate hinnangul on nende liikluskäitumise harjumuste kujunemist kõige enam mõjutanud kogemused liikluses (96%) ning kõige vähem mõju on avaldanud Maanteeameti poolt läbiviidud kampaaniad (43,7%) (tabel 4).

**Tabel 4.** Lastevanemate hinnang erinevate tegurite mõjule enda liikluskäitumise harjumuste kujunemisel (N=126)

Tegurid	Positiivsete hinnangute %
Kogemused liikluses	96
Laste autoga sõidutamine	85,7
Autokool	78,6
Internet/meedia	49,2
Kampaaniad	43,7

Tabelis 5 on ülevaade, millistest Maanteeameti poolt läbiviidud kampaaniatest on lastevanemad kõige rohkem kuulnud. Vastamissagedus näitas, et kõige rohkem olid lastevanemad kuulnud kampaaniast „Kui juhid, siis juhi!“

**Tabel 5.** Maanteeameti poolt läbiviidud kampaaniatest kuulmissagedus

Kampaaniad:	Sagedus
Kui juhid, siis juhi!	100
Olen silmapaistev	82
Ole inimene, jälgi piirkiirust	67
Ka vähe on liiga palju	60
Viisakus algab meist endist. Ka liikluses.	58
Liitu kiirusjälgijatega	35
Vii teeületus uuele level'ile	18
Vali õige kõrgus	17

Märkus: Sageduse all on mõeldud vastajate arvu, kes teatud vastusevariandi valis. Vastajatel oli võimalus valida mitu endale sobivat varianti.

85,5% autojuhilubadega lastevanematest (N=110) olid arvamusel, et nende käitumine autoroolis pigem mõjutab või mõjutab palju nende laste käitumist liikluses. Tabelis 6 on välja toodud positiivsete hinnangute osakaal lastevanemate käitumisest autoroolis, kui autos viibib ka laps. Enamus lastevanematest peavad kehtestatud turvanõuete kasutamisest kinni (enda turvavöö kinnitamise ning laste nõuetekohaselt kinnitamise). Statistiliselt oluline negatiivne seos leiti Spearmani korrelatsioonianalüüsiga lastevanemate käitumise ja hinnangu enda

käitumise mõjust autojuhina laste liikluskäitumise harjumuste kujunemise vahel ( $p=0,23$ ;  $p<0,05$ ). Teiste lastevanemate tegevustega ning enda autojuhina käitumise mõju hinnangu laste liikluskäitumise kujunemise vahel statistiliselt olulisi seoseid ei leitud ( $p>0,05$ ).

**Tabel 6.** Lastevanemate käitumine autoroolis, kui autos viibib ka laps (N=110)

	Positiivsete hinnangute %
Teie laps on nõuetekohaselt kinnitatud	99,1
Kinnitate enda turvavöö	98,2
Kasutate autoroolis mobiiltelefoni	15,5
Ärritate autoroolis (signaalitate või kritiseerite kõva häälega teisi liiklejaid vms)	12,7
Tegelete autoroolis kõrvaliste asjadega (söömine joomine vms)	10,9

Tabelis 7 on välja toodud lastevanemate hoiakud Eestis kehtestatud kiiruspiirangutesse. Suurem osa (88,2%) lastevanematest on arvamusel, et kehtestatud kiirusepiirangud on määratud mõistlikul tasemel. Autojuhilubadega lastevanemate hinnangute oma käitumise mõjust autojuhina laste käitumisele ning lastevanemate hoiakute vahel liikluses leiti Spearmani korrelatsioonianalüüsiga statistiliselt olulised seosed ( $p<0,01$ ) kiiruspiirangutega nõustumisega: Kiirusepiirangud on minu arvates määratud mõistlikul tasemel ( $p=0,27$ ;  $p<0,01$ ) ja Juba 10 km/h kiiruse ületamisel on suurem võimalus avarii põhjustamiseks ( $p=0,25$ ;  $p<0,01$ ). Teiste lastevanemate hoiakute ning enda autojuhina käitumise mõju hinnangu laste liikluskäitumise kujunemise vahel statistiliselt olulisi seoseid ei leitud ( $p>0,05$ ).

**Tabel 7.** Lastevanemate hoiakud kiirust puudutavatesse liikluseeskirjadesse (N=110)

	Positiivsete hinnangute %
Kiirusepiirangud on minu arvates määratud mõistlikul tasemel	88,2
Juba 10 km/h kiiruse ületamisel on suurem võimalus avarii põhjustamiseks	75,4
Ma sõidan alati lubatud sõidukiirusel	68,2
Ma olen arvamusel, et kiiruse ületamine on õigustatud, kui ma sõidan ohutult	16,3
Trahid kiiruse ületamise eest on vaid riigikassa täiendamiseks	12,7

Lastevanemate hinnangud enda käitumisele jalakäijana liikluses üksi ja koos lapsega on välja toodud tabelis 8. Kõik lastevanemad (100%) vastasid, et ootavad alati või peaaegu alati ära valgusfooris roheline tule kui ületavad sõiduteed koos lapsega ning enamus (99,2%)

lastevanematest ületavad koos lapsega sõiduteed jalakäijatele mõeldud ülekäigurajalt. 4% lastevanematest vastas, et ületavad koos lapsega sõiduteed selleks mitteettenähtud kohas ning üksinda liigeldes 6,4% lastevanematest ületavad sõiduteed selleks mitteettenähtud kohas.

**Tabel 8.** Lastevanemate liikluskäitumine jalakäijana (N=126)

Kui tihti:	Positiivsete hinnangute %
Lapsega koos valgusfooriga sõiduteed ületades ootate ära rohelise tule	100
Lapsega koos teed ületades kasutate jalakäijatele mõeldud ülekäigurada	99,2
Lapsega koos teed ületades, seletate talle, kuidas seda ohutult teha	91,2
Liigute jalgsi tänaval koos lapsega käest kinni	80,9
Ületate sõiduteed selleks mitteettenähtud kohas	6,4
Ületate koos lapsega sõiduteed selleks mitteettenähtud kohas	4

Spearmani korrelatsioonianalüüs näitab (tabel 9), et lastevanemate sõidutee ületamisel selleks mitteettenähtud kohas ning sõidutee ületamisel koos lapsega selleks mitteettenähtud kohas on statistiliselt oluline tugev seos ( $p=0,61$ ;  $p<0,01$ ).

**Tabel 9.** Lastevanemate liikluskäitumise vahelised seosed jalakäijana (N=126)

	Lapsega koos teed ületades kasutate jalakäijatele mõeldud ülekäigurada	Lapsega koos teed ületades räägite ja seletate talle, kuidas seda ohutult teha	Ületate koos lapsega sõiduteed selleks mitte–ettenähtud kohas	Ületate sõiduteed selleks mitte–ettenähtud kohas	Liigute jalgsi tänaval koos lapsega käest kinni
Lapsega koos teed ületades kasutate jalakäijatele mõeldud ülekäigurada	1	.253**	.401*	.349*	.236
Lapsega koos teed ületades räägite ja seletate talle, kuidas seda ohutult teha	.253**	1	.161	.177	.280**
Ületate koos lapsega sõiduteed selleks mitte – ettenähtud kohas	.401*	.161	1	.606*	.159
Ületate sõiduteed selleks mitte– ettenähtud kohas	.349*	.177	.606*	1	.395*
Liigute jalgsi tänaval koos lapsega käest kinni	.236	.280**	.159	.395*	1

\* - statistiline olulisus  $p<0,01$

\*\* - statistiline olulisus  $p<0,05$

### Laste liikluskäitumise kujundamine lastevanemate poolt

Kolmas plokk käsitleb laste liikluskäitumise kujundamist lastevanemate poolt ning laste käitumist liikluses. Enamus (99,2%) lastevanematest oli arvamusel, et on väga oluline või pigem oluline, et nende laps tunneks praeguses vanuses (6–7-aastaselt) õigeid liikluskäitumise reegleid.

Tabelis 10 on välja toodud, milliseid tegevusi lastevanemad oma lapse liikluskäitumise reeglite õpetamiseks kõige enam kasutavad. “Muu” all said vanemad oma tegevusi kommenteerida või uusi vastuseid lisada. Lastevanemad lisasid veel juurde, et külastatakse liikluslinna ning autoga sõites seletatakse, mida tähendavad foorituled, liiklusmärgid ja muud tähised.

**Tabel 10.** Lastevanemate tegevused oma lapse liikluskäitumise reeglite õpetamiseks (N=126)

Tegevused:	Sagedus
Tänaval liigeldes enda ja teiste liiklejate käitumist kommenteerides	111
Raamatuid lugedes	55
Liiklusalaseid situatsioonimänge mängides	23
Õppevideoid vaadates	11
Liikluskasvatus.ee lehekülje materjale kasutades	7
Muu	7

Märkus: Sageduse all on mõeldud vastajate arvu, kes teatud vastusevariandi valis. Vastajatel oli võimalus valida mitu endale sobivat varianti.

Lastevanematele anti võimalus kirjeldada enda kehtestatud reegleid oma lapsele tänaval liiklemiseks, sellele küsimusele vastas 108 lastevanemat. Suur osa (42%) vastanutest õpetab oma lapsele rahulikult kõndides teeületamist ja liiklemist tänaval. Umbes veerand vastanutest (23%) pidasid oluliseks, et nende lapsed tunneksid õigeid liiklusreegleid ning järgiksid neid enne, kui hakkavad iseseisvalt liiklema. Üks lapsevanem tõi välja, et laps peaks olema valmis teiste eksimusteks ning ei tohi rõhuda enda eesõigusele. Teine lapsevanem peab oluliseks, et laps arvestaks sellega, et inimesed on liikluses sõidukitest nõrgemad. Üle poolte (63%) lastevanematest kirjeldasid, et enne tee ületamist peaks laps veenduma, et autot ei tule või et lähenev auto on neid märganud ja seisma jäänud enne, kui laps hakkab teed ületama.

*Lapsevanema käest kinni. Ületame teed selleks ettenähtud kohas. Arvestame, et oleme liikluses nõrgemad. Ei torma. Arvestame teiste liiklejatega. Veendume, et autojuhid on meid märganud ja peatuvad, enne kui ületame teed.*

Mõned (4%) lastevanemad on oma lastele juba õpetanud, et tänaval peab nutitelefon olema taskus ning pilk ja tähelepanu ainult liikluses, ehk tänaval ei tohi tegeleda muude

asjadega (sõpradega aktiivselt rääkimine, autojuhtide ehmatamine teepervel, muusika kuulamine vms).

*Tulevikuks olen ennetavalt õpetanud, et teed ei ületa, kui räägid telefoniga, kuulad muusikat või lobised aktiivselt.*

Tabelis 11 on välja toodud, kui tihti lastevanemate hinnangul nende laps iseseisvalt liikleb ja kuidas. Kõige rohkem lasevad lastevanemad oma lapsel üksinda mängida enda või naabrite hoovis (48,4%).

Lapse kodutäna tiheduse ning lapse üksinda liiklemise vahel leiti statistiliselt oluline negatiivne nõrk seos lapse üksinda enda või naabri hoovis mängimise ( $\rho=-0,24$ ;  $p<0,01$ ) ja kodu lähedal elavale sõbrale üksi külla minemise ( $\rho=-0,24$ ;  $p<0,01$ ) vahel. Lastevanemate haridustaseme ning lapse üksinda liiklemise sageduste vahel statistiliselt olulisi erinevusi Kruskal-Wallise testiga ei leitud ( $p>0,05$ )

**Tabel 11.** Lastevanemate hinnang lapse iseseisva liiklemise sagedusele (N=126)

Kui tihti:	Positiivsete hinnangute %
Mängib teie laps üksinda teie enda või naabrite hoovis	48,4
Läheb teie laps üksinda kodu lähedal elavale sõbrale külla	25,4
Liikleb teie laps jalgsi tänaval koos sõpradega, täiskasvanuteta	14,3
Liikleb teie laps jalgsi tänaval iseseisvalt	13,5
Kõnnib teie laps üksinda parklas	8,7

### **Lastevanemate rahulolu lasteaias läbiviidava liikluskasvatuse ning lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga liikluskasvatuse läbiviimisel**

Tabelis 12 on ülevaade lastevanemate rahulolust lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevuste ning lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga laste liikluskasvatuse läbiviimisel.

**Tabel 12.** Lastevanemate rahulolu (N=126)

	Lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevustega (%)	Lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga laste liikluskasvatuse läbiviimisel (%)
Olen rahul	45	32
Pigem olen rahul	30	30
Ei oska öelda	25	33
Pigem ei ole rahul	0	5
Ei ole üldse rahul	0	0



Tabelis 13 on välja toodud, kuidas on lastevanemaid kaasatud oma lapse rühma liikluskasvatustegevuste läbiviimisesse (lastevanematel oli võimalus valida mitu varianti). Variandi „muu“ all toodi välja, et ei oska öelda; vanemate kaasamist helkurkoolitustele ning vanemate informeerimist läbiviidud tegevustest nii õpetajate kaudu kui ka lapse enda tagasiside kaudu.

**Tabel 13.** Lastevanemate kaasamine rühma liikluskasvatustegevuste läbiviimisesse (N=126)

Kuidas on lastevanemad kaasatud lapse rühma liikluskasvatuse läbiviimisesse?	Sagedus
Ei olegi kaasatud	60
Õpetaja poolsete suuliste nõuannetega	47
Liiklusnädalatele kaasamisega	26
Õpetaja poolsete kirjalike nõuannetega	16
Koolitustel osalemisega	13
Muu	8

Märkus: Sageduse all on mõeldud vastajate arvu, kes teatud vastusevariandi valis. Vastajatel oli võimalus valida mitu endale sobivat varianti.

Tabelis 14 on näha, et lastevanemate rahulolu lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevuste ning lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga laste liikluskasvatuse läbiviimisel on statistiliselt oluline positiivne tugev seos ( $p=0,75$ ;  $p<0,05$ ). Statistiliselt oluline positiivne seos oli ka lastevanemate rahulolu lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevuste ning lastevanemate arvamus oma lapse rühmaõpetaja mõjust lapse liiklusohutuskäitumise väljakujunemisele vahel ( $p=0,4$ ;  $p<0,01$ ).

**Tabel 14.** Lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevuste seos lastevanemate rahuloluga (N=126)

	Kuidas olete rahul lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevustega?	Kuidas olete rahul lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga laste liikluskasvatuse läbiviimisel?	Kuidas hindate oma lapse rühmaõpetaja mõju lapse liiklusohutuskäitumise väljakujunemisele?
Kuidas olete rahul lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevustega?	1	.745**	.413*
Kuidas olete rahul lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga laste liikluskasvatuse läbiviimisel?	.745**	1	.333*
Kuidas hindate oma lapse rühmaõpetaja mõju lapse liiklusohutuskäitumise väljakujunemisele?	.413*	.333*	1

\* - statistiline olulisus  $p<0,01$

\*\* - statistiline olulisus  $p<0,05$

Vastajatel oli võimalus lisada ettepanekuid, mida nad sooviksid, et lasteaed teeks veel laste liiklusohutuse suurendamiseks. Oma arvamust avaldas 47 lastevanemat. Lastevanemate vastused sai paigutada viite kategooriasse (jätkaks senist tööd; käiks lastega rohkem liikluses; spetsialistide kaasamine lasteaia tegevustesse; liikluslinnaku rajamine ja olemasoleva kasutamine; koostöö lastevanematega).

Lastevanemast, kes soovisid, et õpetajad jätkaks senist tööd, olid enamuse arvamusel, et suurem osa laste liikluskäitumise ja -ohutuse harjumuste kujunemistest on lastevanemate teha ning lasteaed eelkõige toetab seda. Lastevanemad, kes soovisid, et lapsed lasteaiarühmaga rohkem liikluses käiksid, tõid põhjendusteks, et praktikas kinnistuvad laste teadmised paremini.

*Nt: Käiks nendega, koolieelikutega, rohkem liikluses st tänaval jalutamas. Mina usun, et lapse puhul õpetab rohkem praktika kui teooria. Et õpitu kinnistuks, tuleb see ka praktikas läbi teha.*

Lastevanemate arvates oleks vaja kooliminevate laste rühmadele kutsuda kohale mõni spetsialist liiklusohutuse alal, kes teeks lastele õppetunnid atraktiivseks. Vanemad soovisid veel, et lasteaedades oleksid liikluslinnakud ning võimalused jalgrattapäevade korraldamiseks. Samuti soovitati lasteaiaõpetajatel kasutada olemasolevaid liikluslinnakuid ning lastega läbi viia erinevaid liiklussituatsioonimänge. Lastevanemate kaasamise all tõid vastajad välja, et sooviksid informatsiooni, mida lastele õpetatakse, et seda oleks võimalus üle korrata ning mõned lastevanemad soovisid osaleda liiklusohutuse päevadel, kui neid lasteasutuses korraldatakse.

## **Arutelu**

Käesoleva uurimuse eesmärgiks oli välja selgitada Tartu linna 6–7-aastaste laste vanemate arvamus enda ja oma laste liikluskäitumisest ja seda mõjutavatest teguritest. Selleks oli püstitatud neli uurimisküsimust. Järgnevalt on arutletud tulemuste üle uurimisküsimuste kaupa.

Esimese uurimisküsimusega sooviti teada saada lastevanemate arvamust erinevate tegurite mõjust laste liikluskäitumise harjumuste kujunemisel. Lastevanemad hindasid kõige kõrgemalt ema/isa mõju, millele järgnes lasteaiaõpetaja ning seejärel õe/venna mõju. Need tulemused on sarnased Austraalias läbiviidud uuringuga, kus hinnati samuti lastevanemate mõju kõige kõrgemalt ning sellele järgnesid õpetajad ja sõbrad. Kõige madalamalt hinnati televisiooni mõju laste liikluskäitumise harjumuste kujunemisel (Muir et al., 2010).

Uurimuses hindasid lastevanemad interneti ja raadiosaadete mõjutusi madalamalt kui teisi tegureid. Schwebel & McClure (2014) on leidnud, et laste virtuaalkeskkonnas saadud teadmised parandavad laste teadlikkust jalakäijatena käitumisest, kuid ei paranda nende käitumist liikluses. Selle põhjal võib oletada, et meediavahendid ei aita otseselt parandada laste liikluskäitumist, vaid pigem annavad neile teoreetilisi teadmisi, kuidas liikluses tuleks käituda. Laste käitumist aitavad kujundada eelkõige läbielatud kogemused (Keeping Children..., 2004).

Uuringu tulemustes selgus, et lastevanemad valivad oma lastele liiklemiseks kõige sagedamini autosõidu ema/isaga ning kõige harvem kasutavad liiklemiseks ühistransporti. McDonald & Aalborg (2009) leidsid, et ka ameeriklased sõidutavad enamasti oma lapsi pigem autoga ning selle peamiseks põhjusteks oli aja kokkuhoid ja mugavus. Nasrudin & Nor (2013) on leidnud, et lastevanemad ei soovi, et nende laps ühistransporti kasutaks, kuna on mures selle ebaturvalisuse pärast ning seetõttu sõidutavad nad oma lapsi pigem autoga. Käesoleva uurimuse tulemused näitavad, et lastevanemad hindavad ema/isa mõjutusi kõige kõrgemalt ning valivad ka kõige sagedamini oma lastele transpordiviisiks autosõidu ema/isaga.

Teise uurimisküsimusega sooviti teada, milline on lastevanemate arvamus enda liikluskäitumisest ja erinevate tegurite mõjust selle kujunemisel. Vanemad peavad kõige suuremaks mõjuks enda liikluskäitumise harjumuste kujunemisel kogemusi liikluses. Boud, Cohen & Walker (1993) sõnul aitavad varasemad kogemused inimestel uusi teadmisi omandada ja vastu võtta. Uutele olukordadele reageerimine sõltub sellest, kuidas on varasemalt sarnastele situatsioonidele reageeritud. Kogemused ei pea olema hiljuti läbielatud, kuna inimesed suudavad analüüsida ja reflekteerida mitme aasta vanuseid läbielamisi. Ajaga ei muutu läbielatud kogemus, kuid muutuda võib inimese mõtlemine ning arvamus läbielatud olukorrast. Refleksiooni käigus analüüsib inimene sügavalt läbielatud olukordasid ning selle abil kavandab oma edasist käitumist (Rose, 2013). Lastevanemad hindasid kõrgelt ka teisi kogemustega seotud tegureid (laste autoga sõidutamine ja autokool), mille põhjal võib järeldada, et kogemused liikluses on mõjutanud lastevanemate käitumist liikluses. Kuigi läbi erinevate meediakanalite läbiviidavate kampaaniate sõnumid jõuavad kiiresti suure hulga inimesteni (Keeping Children..., 2004), hindasid lastevanemad interneti/meedia ning Maanteeameti poolt läbiviidud kampaaniate (teoreetiliste teadmiste) mõju enda liikluskäitumise harjumuste kujunemisele madalalt.

Enamus lastevanematest väitsid uurimuses, et kinnitavad alati või peaaegu alati autos enda ning oma lapse nõuetekohaselt turvavarustustega. Sarnase tulemuse esitasid ka Eesti

Politsei ja Piirivalveamet 2017. aasta liiklusaruandes. Nendest tulemustest võib järeldada, et lastevanemad hindavad kõrgelt turvavarustuse kasutamise vajalikkust ning peavad sellest ka kinni. 2017. aasta liiklusaruandes on veel välja toodud, et sageli kasutab mobiiltelefoni autoroolis 15% autojuhtidest, mis on sarnane käesoleva uurimuse tulemustega, kus väitsid 15,5% lastevanematest, et kasutavad mobiiltelefoni alati või peaaegu alati. Käesolevas uurimuses tõid mõned lastevanemad välja, et nad selgitavad juba 6–7-aastastele, miks tänaval ei tohiks mobiiltelefoni kasutada. Samas näitavad uurimustulemused, et lastevanemad ise oma õpetussõnadest kinni ei pea ning statistiliselt olulist seost lastevanemate hinnangu enda eeskujust laste liikluskäitumise kujundamisel ning autoroolis mobiiltelefoni kasutamisel vahel ei leitud.

Statistiliselt oluline negatiivne seos leiti lastevanemate arvamuse enda käitumise mõjust autojuhina laste liikluskäitumise harjumuste kujunemisel ning autoroolis ärritumise vahel. Gordon (2000) on öelnud, et lastevanemad on oma tegudega pidevalt lastele eeskujuks, näidates, mida nad väärtustavad ja millesse usuvad. Käesolevas uurimuses olid enamused (85,5%) autojuhilubadega lastevanematest arvamusel, et nende käitumine autojuhina mõjutab nende laste käitumist liikluses. Sama väidet kinnitasid ka 69% Austraalia uuringus osalenud lastevanematest. Austraalias läbiviidud uuring näitas, et olenemata vanemate kõrgele teadlikkusele oma rollist ja eeskujust lapse liikluskäitumise harjumuste kujunemisel, ei ole kõigil vanematel vajalikke teadmisi või oskusi liiklusohutusest, mida oma lastele edasi anda (Muir et al., 2010). Kongi (2006) on öelnud, et lapsed kuulevad ummikutes ja liikluses raevukaid sõnu ja repliike kaasliiklejate kohta ning ka Ess'i (2016) bakalaureusetöös tõid mitmed lapsed välja lastevanemate valesid käitumisviise autoroolis. Järeldusena võib öelda, et lapsed panevad tähele lastevanemate käitumist autojuhina ning see võib mõjutada laste arvamust liikluskäitumisest. Ka Lorenc jt (2008) leidsid oma uuringus, et lapsed näevad oma vanemate käitumist autoroolis kui osana liikluskultuurist ning arvestada tuleks sellega, et autos on laste liikumine piiratud ning põhiliseks ohutuse eest vastutajaks on autojuhid.

Suurem osa lastevanematest olid arvamusel, et Eestis on kiirusepiirangud määratud mõistlikul tasemel ning leidsid, et juba 10 km/h kiiremini sõitmisel on suurem võimalus avarii põhjustamiseks. Maanteeameti ja Politsei- ja Piirivalveameti koostatud 2017. aasta liiklusaruandest tuli välja, et kiiruspiirangutest peab kinni asulavälistel teedel väga väike hulk autojuhte. Kuigi suurem osa autojuhtides ei pea lubatud sõidukiirust kinni on 92% vastajatest toetavaks märkinud lubatud sõidukiirusega sõitmise, kui autos viibib ka laps (Maanteeamet & Politsei-ja Piirivalveamet, 2018). Käesolevas uurimuses leiti statistiliselt oluline positiivne seos lastevanemate arvamuse oma käitumise mõjust autojuhina laste liiklusalasele käitumisele

ning lastevanemate hoiakute seadusega ettenähtud kiirusepiirangute vahel (*Juba 10 km/h kiiruse ületamisel on suurem võimalus avarii põhjustamiseks; Kiirusepiirangud on minu arvates määratud mõistlikul tasemel*). Niehues jt (2015) leidsid oma uurimuses, et lastevanemad, kellele on meeldinud autodega võidusõit ning kiiruse ületamisel tekkinud adrenaliin on pärast laste sündi oma hobidest loobunud. Põhjuseks tõid lastevanemad, et ei soovi oma eluga enam riskida, kuna on nüüd vastutavad lapse heaolu eest. Siinkohal võib oletada, et lastevanemaks olemine ning suhtumine kiiruspiirangutesse on omavahel seotud. Vajalik ja huvitav oleks edasi uurida, kas lastevanemate ning täiskasvanute, kellel pole lapsi, arvamusend liikluskäitumisest on erinevad.

Käesolevas uurimuses selgus, et lastevanemad käituvad lapsega koos teed ületades eeskujulikumalt kui lapseta. Seda tulemust kinnitavad ka Pfeffer jt (2010) kes leidsid, et lastevanemad valivad lastega koos liigeldes ohutumad sõidutee ületamise viisid. Londonis läbiviidud uuringus leiti, et üle poolte (52,9%) vanematest ei hoidnud lastel sõidutee ületamise ajal käest kinni ning enamus täiskasvanuid (60%) ei rääkinud ega selgitanud lastele sõidutee ületamise ajal midagi (Pfeffer et al. 2010). Antud uurimuses aga selgus, et enamus (80,9%) lastevanematest hoidsid oma lapsel tänaval liigeldes alati või peaaegu alati käest kinni ning suurem osa (91,2%) lastevanematest seletavad lastele sõidutee ületamise ajal, kuidas seda ohutult teha. Nendest tulemustest võib järeldada, et Tartus tegelevad lastevanemad oma lastele liiklusreeglite ja -olukordade seletamisega tänaval rohkem kui Londonis.

Käesolevas uurimuses leiti, et lastevanemate sõidutee ületamisel selleks mitteettenähtud kohas ning sõidutee ületamisel koos lapsega selleks mitteettenähtud kohas vahel on statistiliselt tugev positiivne seos. Sellele tulemusele annab kinnitust ka Niuhes jt (2015), kes leidsid, et laste riskikäitumine on seotud sellega, kuidas lastevanemad koos oma lastega käituvad. Lastevanemad, kes on julgemad riske võtma, käituvad ka koos lapsega julgemalt ja võtavad riske. Samuti lubavad nad oma lastel rohkem ise tegutseda, kui lastevanemad, kes on isiksuselt ettevaatlikumad ning kaitsevad oma lapsi igasuguste võimalike traumade eest, piirates nii enda kui ka laste liikumist ja käitumist.

Kolmanda uurimisküsimusega sooviti leida vastust küsimusele, kuidas kujundavad lastevanemad oma lapse liikluskäitumist. Käesolevas uurimuses vastas kõige rohkem lastevanematest, et nad õpetavad oma lastele liiklusreegleid tänaval liigeldes enda ja teiste liiklejate käitumist kommenteerides. Schwebel & McClure (2014) on samal arvamusel, et laste teadmisi ja käitumist aitavad kõige paremini parandada individuaalsed õppused linnatänavatel koos täiskasvanutega, et lapsed saaksid vahetuid kogemusi otse liiklusest. Ka

Keskinen (2014) peab oluliseks, et lastevanemad jälgiksid ja mõjutaksid oma lapse tegevust liikluses ning nõustaksid last riskide tekkest ja nendest hoidumisest, mõistes oma vastutust. Käesolevas uurimuses olid enamused (99,2%) lastevanemast arvamusel, et on väga oluline või pigem oluline, et nende laps tunneks praeguses vanuses (6–7a) õigeid liikluskäitumise reegleid. Austraalias läbiviidud uuringus olid samal arvamusel 70% lastevanematest (lapsed seal vanuses 7–8a) (Muir et al. 2010). Nendest tulemustest võib järeldada, et Tartu linnas peavad lastevanemad olulisemaks, et nende lapsed tunneksid õigeid liikluskäitumise reegleid juba nooremas eas kui Austraalias.

Käesoleva uurimuse tulemused laste iseseisva liiklemise sagedusest olid sarnased Austraalias Muir jt (2010) läbiviidud uurimustulemustega. Mõlemas uurimuses lubasid umbes pooled (Eestis 48,4%, Austraalias 52%) lastevanematest oma lastel üksinda enda või naabrite hoovis mängida. Samuti lubasid vähesed lastevanemad oma lastel üksinda iseseisvalt tänaval liigelda (Eestis 13,5%, Austraalias 6%) või liigelda tänaval koos sõpradega, kuid ilma täiskasvanuteta (Eestis 14,3%, Austraalias 7%). Käesolevas uurimuses leiti statistiliselt oluline negatiivne seos lapse kodutänaval liikluse tiheduse ning lapse enda või naabrite hoovis mängimise vahel. Ka Hollandis läbiviidud uuringus selgus, et laste iseseisvat õuesmängimist mõjutab piirkond, kus lapsed elavad. Seal leiti, et lastevanemad, kes elavad sotsiaalmajanduslikult mahajäänud piirkondades, lubavad suurema tõenäosusega oma lapsi iseseisvalt hoovi mängima. Hollandis leiti veel, et lastevanemate kõrgem haridustase mõjutab negatiivselt laste õuesmänguaega. (Aarts et al., 2012). Käesolevas uurimuses haridustaseme ning laste hoovis mängimise vahel statistiliselt olulisi erinevusi ei leitud.

Neljanda uurimisküsimusega sooviti teada saada lastevanemate rahulolu lasteaias läbiviidava liikluskasvatuse ning lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga laste liikluskasvatuse läbiviimisel. Kuigi umbes pooled lastevanemad vastasid, et neid ei ole kaasatud lapse rühma liikluskasvatuse läbiviimisesse – olid enamused lastevanematest rahul nii lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevuste, kui ka lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga laste liikluskasvatuse läbiviimisel. Malinauskienė & Pranitytė (2012) läbiviidud uuringus selgus, et Leedus usaldavad lastevanemad oma laste rühmaõpetajaid ja nende tehtud tööd, kuna on veendunud nende professionaalsuses. Samuti on nad arvamusel, et nende laste rühmaõpetajal on tugev mõju nende laste haridusele. Sarnasele järeldusele jõuti ka käesoleva uurimusega, milles leiti tugev seos lastevanemate rahulolu oma lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevuste ning lastevanemate arvamus oma lapse rühmaõpetaja mõjust lapse liiklusohutuskäitumise väljakujunemise vahel. Selle põhjal võib järeldada, et kuigi lastevanemaid ei ole kaasatud liiklusalasesse õppetegevusse usaldavad lastevanemad oma

lapse rühmaõpetajate professionaalsust ning on rahul lasteaiaõpetajate tehtava õppetööga liikluskasvatuse alal.

### **Töö kitsaskohad ja praktiline väärtus**

Käesolev uurimus on läbiviidud ainult Tartu linna 6–7-aastaste laste vanemate seas, mis ei võimalda üldistusi teha kogu Eesti 6–7-aastaste laste vanemate hinnangutele. Samuti on uurimuse valim väike ( $N=126$ ) arvestades, kui suur on 6–7-aastaste laste hulk Tartu linnas. Ühe töö kitsaskohana võib välja tuua ka teise plokki reliaablus Cronbachi  $\alpha=0,65$ , mis oli väiksem, kui 0,7, mida loetakse reliaabluse usaldusväärsuse miinimumiks. Antud tulemus võis olla väiksem, kuna osad küsimused teises plokis olid mõeldud vastamiseks ainult autojuhilubadega lastevanematele. Edasises uurimussuunas soovitan suurendada valimit üle Eesti või käesolev uurimuse läbi viia mõnes teises Eesti linnas, kus lastevanemate arvamus ja hoiakuid soovitakse teada saada.

Kui soovitakse teada saada rohkem lastevanemate arvamusi ning nende käitumise põhjuseid, soovitan käesoleva uurimuse põhjal koostada intervjuu ankeet, et läbi viia kvalitatiivne uurimus ning leida lastevanemate käitumise kujunemise põhjuseid. Huvitav ja vajalik oleks edasi uurida, kuidas erinevad lastevanemate ning lasteta täiskasvanute hinnangud ja käitumine liikluses.

Käesolevas uurimusest võiksid kasu saada nii lastevanemad, lasteaiaõpetajad kui ka kõik spetsialistid, kes tegelevad laste või täiskasvanute liiklusalase ennetustööga. Uurimuses saab ülevaate lastevanemate hinnangutest, mis nende liikluskäitumist kõige enam mõjutab. Neid tulemusi arvesse võttes saavad spetsialistid oma edasistes tegevust ennetustööde alal planeerida.

Lastevanemad saavad käesolevas uurimuses ülevaate teiste lastevanemate hinnangutest ning neil on võimalus oma hoiakuid ja arvamusi käesolevate tulemustega võrrelda. Loodan, et lastevanemad, kes seda uurimust loevad, mõistavad, kui oluline roll on neil oma laste liikluskäitumise harjumuste kujunemisel.

Lasteaiaõpetajad saavad käesolevas uurimuses ülevaate lastevanemate vaatenurgast laste liikluskäitumise harjumuste kujunemisel ning neid teadmisi arvesse võttes saavad lasteaiaõpetajad kavandada oma rühma liikluskasvatuse tegevuste läbiviimist, kaasates sinna ka lastevanemaid. Käesolevas uurimustulemustes on välja toodud ka lastevanemate soovid ja ettepanekud, mida lasteaiaõpetajad saaksid laste liikluskasvatuse õpetamisel rakendada.

### **Tänu sõnad**

Uurimistöö autor tänab kõiki uuri osalejaid ning lasteasutuste töötajaid, kes aitasid ankeeti lastevanemate seas levitada. Siirad tänu sõnad juhendajatele Aigi Kikkasele ja Marianne Olbreile, Maanteeameti ennetustööde eksperdile Kai Kuuspalule, tööd lugenud ja kommenteerinud kaasüliõpilastele ja pereliikmetele, kes kõik aitasid oma mõtetega ja nõuannetega kaasa magistritöö valmimisele.

### **Autorsuse kinnitus**

Kinnitan, et olen koostanud ise käesoleva lõputöö ning toonud korrektselt välja teiste autorite ja toetajate panuse. Töö on koostatud lähtudes Tartu Ülikooli haridusteaduste instituudi lõputöö nõuetest ning on kooskõlas heade akadeemiliste tavadega.

Getriin Ess

20.05.2018



### Kasutatud kirjandus

- Aarts, M.-J., Vries, S., Oers, H., & Schuit, A. (2012). Outdoor Play Among Children in Relation to Neighborhood Characteristics: a Cross-Sectional Neighborhood Observation Study. *International Journal of Behaviour Nutrition and Physical Activity*, 9(98).
- Albert, R. R., & Dolgin, K. G. (2010). Lasting Effects of Short-Term Training on Preschoolers' Street-Crossing Behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 500–508.
- Benjamin, B. K., & Schwebel, D. C. (2007). The Roles of Age, Gender, Inhibitory Control, and Parental Supervision in Children's Pedestrian Safety. *Journal of Pediatric Psychology*, 32(5), 517–526.
- Boud, D., Cohen, R., & Walker, D. (1993). *Using Experience for Learning*. USA: Society for Research into Higher Education and Open University Press.
- Carver, A., Timperio, A., & Crawford, D. (2008). Playing it safe: The influence of Neighbourhood Safety on Children's Physical Activity—A review. *Health & Place*, 14(2), 217–227.
- Civitta. (2016). Liikluskasvatuse korraldamine koolieelses lasteasutuses 2015: kaardistav kordusuuring.
- DaCoTa. (2013). *Children in Road Traffic*. Allikas European Commission Directorate General for Mobility and Transport.
- DeVellis, R. F. (2003). *Scale development: Theory and applications (2nd Edition)*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, Inc.
- EKSS (Eesti keele seletav sõnaraamat). (2009). Allikas Eesti Keele Instituut. Külastatud aadressil <http://www.eki.ee/dict/ekss/index.cgi>
- Eensoo, D. (2008). Riskeeriv liikluskäitumine ning riskikäitumise markerid kooliõpilastel ja sõidukijuhtidel. Doktorväitekirja kokkuvõte. *Eesti Arst*, 87(4), 255–259.
- Elliott, M. R., Kallan, M. J., Durbin, D. R., & Winston, F. K. (2006). Effectiveness of Child Safety Seats vs Seat Belts in Reducing Risk for Death in Children in Passenger Vehicle Crashes. *Arch Pediatr Adolesc Med.*, 160(6), 617–621.
- Ess, G. (2016). *6–7-aastaste laste liiklusalased teadmised*. Publitseerimata bakalaureusetöö. Tallinna Ülikool.

- Evans, J. D. (1996). *Straightforward statistics for the behavioral sciences*. Pacific Grove, CA: Brooks/Cole Publishing.
- Fraser, E., McKeever, R.S., Campbell, L., & McKenzie, K. (2012). Bicycle Safety for Children and Young People: An Analysis of Child Deaths in Queensland. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 23(2), 14–19.
- Garrard, J. (2009). *Active transport: Children and young people. An overview of recent evidence*.
- Gross, L., Kivilo, I., & Ugaste, A. (2010). Mängud väärtuskasvatases. M. Veisson, *Väärtused koolieelses eas. Väärtuskasvatus lasteaias* (lk. 163–173). Tartu: AS Pakett.
- Gordon, T. (2000). *Parent Effectiveness Training. The Proven Program for Raising Responsible Children*. New York: Three Rivers Press.
- Hasselberg, M., & Laflamme, L. (2004). Children at Risk in Traffic: Improvement Potentials in the Swedish Context. *Acta Paediatrica*, 93(1), 113–119.
- Henretig, F. M., Durbin, D.R., Kallan, M.J., & Winston, F. K. (2011). Grandparents Driving Grandchildren: An Evaluation of Child Passenger Safety and Injuries. *American Academy of Pediatrics*, 128(2), 289–295.
- Keskinen, E. (2014). *Lapsed ja noored liikluses - arengulised eeldused ja liiklusohutus*. Helsingi.
- Kongi, A. (2006). *Liikluskasvatus lasteaias igapäevatoos*. Tallinn: AS Kirjastus ILO.
- Koolieelse lasteasutuse riiklik õppekava*. (2008). Riigi Teataja I 2008, 23, 152.
- Koppel, S., Muir, C., Budd, L., Devlin, A., Jennie, O., Charlton, J. L., & Newstead, S. (2013). Parents' Attitudes, Knowledge and Behaviours Relating to Safe Child Occupant Travel. *Accident Analysis & Prevention*, 51, 18–26.
- Laste liikluskasvatuse kord. (2011). Riigi Teataja I, 24.10.2011, 2.
- Liiklusseadus. (2010). Riigi Teataja I 2010, 44, 261.
- Lorenc, T., Brunton, G., Oliver, S., Oliver, K., & Oakley, A. (2008). Attitudes to Walking and Cycling Among Children, Young People and Parents: A Systematic Review. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 62(10), 852–857.
- Maanteeamet & Politsei-ja Piirivalveamet. (2018). *Liiklusaasta 2017*. Tallinn.

- Malhotra, N., Charlton, S., Starkey, N., & Masters, R. (2017). Driving Speed Choice: The Role of Conscious Monitoring and control (Reinvestment) When Driving. *Transportation Research Part F*.
- Malinauskienė, D., & Pranitytė, R. (2012). The Quality of Child Training in Pre-School Institution: Parents' Points of View. *Problems of Education in the 21st Century*, 45, 40–50.
- McDonald, N. C., & Aalborg, A. E. (2009). Why Parents Drive Children to School: Implications for Safe Routes to School Programs. *Journal of the American Planning Association*, 75(3), 331–342.
- Miklankova, L., Gorny, M., & Klimešova, I. (2016). The Relationship Between the Family's Socio-Economic Status and Physical Activity Level of Pre-School Children. *Trends in sport sciences*, 4(23), 193–202.
- Morrangiello, B. A., Cobrett, M., Milanovic, M., & Beer, J. (2015). Using a Virtual Environment to Examine How Children Cross Streets: Advancing Our Understanding of How Injury Risk Arises. *Journal of Pediatric Psychology*, 41(2), 265–275.
- Muir, C., Devlin, A., Oxley, J., Kopinathan, C., Charlton, J., & Koppel, S. (2010). *Parents as Role Models in Road Safety*. Australia: Monash University Accident Research Centre.
- Külastatud aadressil  
[https://www.monash.edu/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0004/216958/muarc302.pdf](https://www.monash.edu/__data/assets/pdf_file/0004/216958/muarc302.pdf)
- Nasrudin, N., & Md. Nor, A. R. (2013). Travelling to School: Transportation Selection by Parents and Awareness Toward Sustainable Transportation. *Procedia Environmental Sciences*, 17, 392–400.
- Niehues, A. N., Bundy, A., Broom, A., & Tranter, P. (2015). Parents' Perceptions of Risk and the Influence on Children's Everyday Activities. *Journal of Child and Family Studies*, 24(3), 809–820.
- O'Neal, E. E., Plumert, J. M., McClure, L. A., & Schwebel, D. C. (2016). The Role of Body Mass Index in Child Pedestrian Injury Risk. *Accident Analysis & Prevention*, 90, 29–35.
- OÜ Cumulus Consulting. (2013). *Tartu ja tarlased 2013*. Lõpparuanne. Tartu.

- Organisation for Economic Co-Operation and Development. (2004). *Keeping Children Safe in Traffic*. Paris: OECD. Külastatud aadressil <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/04childrensafe.pdf>
- Pashkevich, M., Lilleorg, S., Rom, R., Heindrand, M., Ernits, E., Anijalg, H., et al. (2017). *Liiklusaasta 2016*. Külastatud aadressil [https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/statistika/2016\\_vol\\_6.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/statistika/2016_vol_6.pdf)
- Peterson, T., Suur, S., & Õun, T. (2010). Väärtused lasteasutuse õppe- ja kasvatustegevuses. M. Veisson, *Väärtused koolieelses eas. Väärtuskasvatus lasteaias* (lk. 87–05). Tartu: AS Pakett.
- Pfeffer, K., Fagbemi, H., & Stennet, S. (2010). Adult pedestrian behavior when accompanying children on the route to school. *Traffic Injury Prevention*, 11(2), 188–193.
- Pukk, P. (2015). *Eestis käib autoga tööl iga teine hõivatu*. (2016). Külastatud aadressil <https://statistikaamet.wordpress.com/2015/09/17/eestis-kaib-autoga-tool-iga-teine-hoivatu/>
- Rose, E. (2013). *On Reflection: An Essay on Technology, Education, and the Status of Thought in the Twenty-First Century*. Toronto: Canadian Scholars' Press Inc.
- Salmon, R., & Eckersley, W. (2010). Where There's no Green Man: Child Road-Safety Education in Ethiopia. *Development in Practice*, 20(6), 726–733.
- Schwebel, D. C., Davis, A. L., & O'Neal, E. E. (2012). Child Pedestrian Injury: A Review of Behavior Risks and Preventive Strategies. *American Journal of Lifestyle Medicine*, 6(4), 292–302.
- Schwebel, D. C., & McClure, L. A. (2014). Training Children in Pedestrian Safety: Distinguishing Gains in Knowledge from Gains in Safe Behavior. *The Journal of Primary Prevention*, 35(3), 151–162.
- Sellenberg, U. (2007). Liikluskasvatusel olgu koolis oluline koht. *Õpetajate leht*, 14.
- Shen, J., McClure, L. A., & Schwebel, D. C. (2015). Relations Between Temperamental Fear and Risky Pedestrian Behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 80, 178–184.
- Snowdon, A. W., Polgar, J., Patrick, L., & Stamler, L. (2006). Parents' Knowledge about and Use of Child Safety Systems. *Canadian Journal of Nursing Research*, 38(2), 98–116.

- Susilo, Y. O., & Liu, C. (2016). The Influence of Parents' Travel Patterns, Perceptions and Residential Self-Selectivity to their Children Travel Mode Shares. *Transportation*, 43(2), 357–378.
- The California Child Care Health Program. (2007). *Health and Safety in the Child Care Setting: Prevention of Injuries*. Retrieved from A Curriculum for the Training of Child Care Providers Module 2, Second Edition.
- Tom, A., & Cranić, M.-A. (2011). Gender differences in pedestrian rule compliance and visual search at signalized and unsignalized crossroads. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1794–1801.
- Thomson, J., Tolmie, A., Foot, H., Sarvary, P., Whelan, K., & Morrison, S. (2005). Influence of Virtual Reality Training on the Roadside Crossing Judgments of Child Pedestrians. *Journal of Experimental Psychology Applied*, 11(3), 175–186.
- Tooding, L.-M. (2015). *Andmete analüüs ja tõlgendamine sotsiaalteadustes*. Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus.
- Trifunovic, A., Pešić, D., Čičević, S., & Antic, B. (2017). The Importance of Spatial Orientation and Knowledge of Traffic Signs for Children's Traffic Safety. *Accident Analysis and Prevention*, 102, 81–92.
- Vinter, K. (2010). Meedia väärtuste kujundajana. Veisson, M., *Väärtused koolieelses eas. Väärtuskasvatus lasteaias* (lk.145-161). Tartu: AS Pakett.
- Walsh, E. (2004). Pedestrian Safety for Young Children. *Child Care Health Connection*. Külastatud aadressil <https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED501819.pdf>
- Webster-Stratton, C. (2005). *The Incredible Years: A Trouble-Shooting Guide for Parents of Children Aged 3–8*. Canada: Umbrella Press.

## Lisad

### Lisa 1. Ankeet

#### Tartu linna 6–7-aastaste laste vanemate arvamus enda ja laste liikluskäitumisest ja seda mõjutavatest mõjutavatest teguritest

Hea vastaja,  
järgnev ankeet on koostatud eesmärgiga välja selgitada Tartu linna 6–7-aastaste laste vanemate arvamus enda ja laste liikluskäitumisest ja seda mõjutavatest teguritest. Palun vastata võimalikult ausalt. Vastajale on tagatud täielik anonüümsus ja konfidentsiaalsus. Küsimustikku täites mõelge oma lapsele, kes hakkab lasteaeda lõpetama (6–7aastast).

Täna uurimuses osalemise ning oma aja pühendamise eest! Teie poolt täidetud ankeet on suureks abiks uurimuse teostamisel ja teadustöö kirjutamisel. Küsimuste korral palun pöörduda [getriin94@gmail.com](mailto:getriin94@gmail.com).

Ette tänades, Getriin Ess

\* Kohustuslik

#### Taustaandmed

##### 1. Teie sugu: \*

☐ mees

☐ naine

##### 2. Teie vanus: \*

##### 3. Teie haridustase: \*

☐ Põhiharidus

☐ keskeriharidus

☐ keskharidus

☐ kõrgharidus

☐ muu.....

#### Lapse liikluskäitumise harjumuste kujunemine

##### 4. Hinnake järgnevate inimeste mõju teie lapse liikluskäitumise harjumuste kujunemisel. \* (Tehke rist (X) oma hinnangule vastavasse kohta kahe omaduse vahel)

	Ei mõjuta üldse	Pigem ei mõjuta	Ei oska öelda	Pigem mõjutab	Mõjutab palju
Ema/isa					
Õed/vennad					
Vanavanemad					
Lasteaia õpetaja					
Lapse sõbrad					
Teised võõrad tänaval					

- 5. Hinnake järgnevate meediavahendite mõju teie lapse liikluskäitumise harjumuste kujunemisel.** \* (Tehke rist (X) oma hinnangule vastavasse kohta kahe omaduse vahel)

	Ei mõjuta üldse	Pigem ei mõjuta	Ei oska öelda	Pigem mõjutab	Mõjutab palju
Internet					
Televisioon					
Raadiosaated					
Reklaamplakatid avalikes kohtades					

- 6. Kui tihti kasutab teie laps järgnevaid transpordiviise?** (Tehke rist (X) oma hinnangule vastavasse kohta kahe omaduse vahel)

	6–7 korda nädalas	3–5 korda nädalas	1–2 korda nädalas	Paar korda kuus	Vähem kui kord kuus	Mitte kunagi
Autosõit vanemaga (ema/isaga)						
Autosõit teiste täiskasvanutega (tuttavad, sugulased, vanavanemad, takso vms)						
Ühistranspordiga sõitmine						
Jalgsi kõndimine						
Jalgrattaga sõitmine						

### **Lapsevanema käitumine liikluses**

- 7. Millistest järgnevatest Maanteeameti poolt korraldatud kampaaniatest olete kuulnud?** \* (Märkige kõik võimalikud variandid)

- ☐ Viisakus algab meist endist. Ka liikluses  
☐ Vii teeületus uuele level'ile!  
☐ Ka vähe on liiga palju  
☐ Liitu kiirusjälgijatega!  
☐ Kui juhid, siis juhi  
☐ Olen silmapaistev  
☐ Vali õige kõrgus  
☐ Ole inimene! Jälgi piirkiirust

**8. Kui palju on eelmises küsimuses nimetatud kampaaniad (millest kuulnud olete) mõjutanud teie liiklusalast käitumist? (Tehke rist (X) oma arvamusega samasse kasti)**

Ei ole üldse mõjutanud	Pigem ei ole mõjutanud	Ei oska öelda	Pigem on mõjutanud	Palju mõjutanud

**9. Kuidas on mõjutanud järgnevad tegurid teie liikluskäitumise harjumusi? \***  
(Tehke rist (X) oma hinnangule vastavasse kohta kahe omaduse vahel)

	Ei ole üldse mõjutanud	Pigem ei ole mõjutanud	Ei oska öelda	Pigem on mõjutanud	Palju mõjutanud
Autokool					
Internet/meedia					
Kogemused liikluses					
Laste autoga sõidutamine					

**10. Hinnake, kui tihti:\* (Tehke rist (X) oma hinnangule vastavasse kohta kahe omaduse vahel)**

	Mitte kunagi	Peaaegu mitte kunagi	Ei oska öelda	Peaaegu alati	Alati
lapsega koos teed ületades kasutate jalakäijatele mõeldud ülekäigurada					
lapsega koos valgusfooriga sõiduteed ületades ootate ära roheline tule					
lapsega koos teed ületades räägite ja seletate talle, kuidas seda ohutult teha					
ületate koos lapsega sõiduteed selleks mitteettenähtud kohas					
ületate sõiduteed selleks mitt ettenähtud kohas					
liigute jalgsi tänaval koos lapsega käest kinni					



**11. Kas teil on autojuhiload? \***

- ☐ Jah
- ☐ Ei (*Kui ei, jätkake küsimusega number 15*)

**Lapsevanem autojuhina**

**12. Kuivõrd nõustute alljärgnevate väidetega? \*** (Tehke rist (X) oma hinnangule vastavasse kohta kahe omaduse vahel)

	Ei nõustu	Pigem ei nõustu	Ei oska öelda	Pigem nõustun	Nõustun
Trahvid kiiruse ületamise eest on vaid riigikassa täiendamiseks					
Ma olen arvamusel, et kiiruse ületamine on õigustatud, kui ma sõidan ohutult					
Juba 10 km/h kiiruse ületamisel on suurem võimalus avarii põhjustamiseks					
Ma sõidan alati lubatud sõidukiirusel					
Kiirusepiirangud on minu arvates määratud mõistlikul tasemel					

**13. Kui tihti tuleb teil autoroolis (kui olete autos koos lapsega) ette järgnevaid olukordi?\*** (Tehke rist (X) oma hinnangule vastavasse kohta kahe omaduse vahel)

	Mitte kunagi	Peaaegu mitte kunagi	Ei oska öelda	Peaaegu alati	Alati
Kasutate autoroolis mobiiltelefoni					
Tegelete autoroolis kõrvaliste asjadega (sõõmine, joomine vms)					
Ärritute autoroolis (signaalitate või kritiseerite kõva häälega teisi liiklejaid vms)					
Kinnitate enda turvavöö					
Teie lapsed on nõuetekohase turvavarustusega kinnitatud					

**14. Kui palju teie käitumine autojuhina autoroolis võib mõjutada teie lapse käitumist liikluses? (Tehke rist (X) oma arvamusega samasse kasti)**

Ei ole üldse mõjutanud	Pigem ei ole mõjutanud	Ei oska öelda	Pigem on mõjutanud	Palju mõjutanud

**Lapse liikluskäitumise kujundamine**

**15. Kui tähtis on teie arvates, et teie laps tunneks ohutuid liikluskäitumise reegleid praeguses vanuses? \* (Tehke rist (X) oma arvamusega samasse kasti)**

Pole üldse oluline	Pigem pole oluline	Ei oska öelda	Pigem on oluline	Väga oluline

**16. Kuidas te õpetate oma lapsele liikluskäitumise reegleid? \* (Märkige kõik võimalikud variandid)**

- ☐ Õppevideoid vaadates
- ☐ Tänaval liigeldes enda ja teiste liiklejate käitumist kommenteerides
- ☐ Raamatuid lugedes
- ☐ Liiklusalaseid situatsioonimänge mängides
- ☐ Liikluskasvatus.ee lehekülje materjale kasutades
- ☐ Muu .....

**17. Millised on teie kehtestatud reeglid lapsele tänaval liiklemiseks?**

.....

.....

**18. Kui tihe on liiklus teie kodutänaval? \* (Tehke rist (X) oma arvamusega samasse kasti)**

Väga väike liiklus	Pigem väike liiklus	Ei oska öelda	Pigem tihe liiklus	Väga tihe liiklus

**19. Hinnake, kui tihti:** \* (Tehke rist (X) oma hinnangule vastavasse kohta kahe omaduse vahel)

	Mitte kunagi	Peaaegu mitte kunagi	Ei oska öelda	Peaaegu alati	Alati
liikleb teie laps jalgsi tänaval koos sõpradega, täiskasvanuteta					
liikleb teie laps jalgsi tänaval iseseisvalt					
mängib teie laps üksinda teie enda või naabrite hoovis					
kõnnib teie laps üksinda parklas					
läheb teie laps üksinda kodu lähedal elavale sõbrale külla					

### **Liikluskasvatus lasteaias**

**20. Kuidas hindate oma lapse rühmaõpetaja käitumise mõju lapse liikluskäitumise väljakujunemisel?** \* (Tehke rist (X) oma arvamusega samasse kasti)

Ei mõjuta üldse	Pigem ei mõjuta	Ei oska öelda	Pigem mõjutab	Mõjutab palju

**21. Kuidas olete rahul:** \* (Tehke rist (X) oma hinnangule vastavasse kohta kahe omaduse vahel)

	Ei ole rahul	Pigem ei ole rahul	Ei oska öelda	Pigem olen rahul	Olen rahul
oma lapse rühmas läbiviidavate liiklusalaste tegevustega?					
lasteasutuse ja kodu vahelise koostööga laste liikluskasvatuse läbiviimisel?					

**22. Kuidas on lapsevanemaid kaasatud rühma liikluskasvatuse läbiviimisesse?** \* (Märkige kõik võimalikud variandid)

- |   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Liiklusnädalatele kaasamisega          | <input type="checkbox"/> Muu..... |
| <input type="checkbox"/> Koolitustel osalemisega                | .....                             |
| <input type="checkbox"/> Õpetaja poolsete suuliste nõuannetega  | .....                             |
| <input type="checkbox"/> Õpetaja poolsete kirjalike nõuannetega | .....                             |
| <input type="checkbox"/> Ei olegi kaasatud                      | .....                             |

**23. Mida soovite, et lasteae teeks veel laste liiklusohutuse suurendamiseks?**

.....

.....

.....

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks**

Mina, Geriin Ess (sünnikuupäev, 16.01.1994)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose: „Tartu linna 6–7-aastaste laste vanemate arvamus enda ja oma lapse liikluskäitumisest ja seda mõjutavatest teguritest“, mille juhendajad on Aigi Kikkas ja Marianne Olbrei.
  - 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
  - 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, 20.05.2018